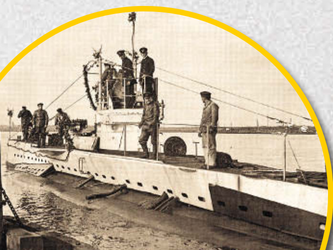
1/2016 Januar | Februar € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

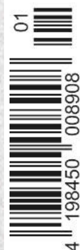
SCHIFF Classic


Schiff & Zeit 87

Magazin für Schifffahrt- und Marinegeschichte



Deutsche U-Boote
So erfolgreich waren sie im Ersten Weltkrieg



Unternehmen „Rheinübung" 1941

Triumph und Tragödie der Bismarck



Sieg über Cleopatra Schlacht bei Actium 31 v. Chr.



Queen Mary 2 Der Publikumsliebling zu Gast in Hamburg



Leif Eriksson Wikinger als Entdecker von Amerika?

Liebe Leserinnen und Leser,

als der GeraMond Verlag mit der Frage an mich herantrat, ob ich mir vorstellen könnte, *Schiff Classic* künftig redaktionell zu verantworten, habe ich keinen Augenblick gezögert. Denn in diesem exzellenten Magazin sehe ich alle Möglichkeiten, meine Erfahrungen und Kenntnisse sowohl als Marine- und Militärhistoriker wie auch als langjähriger Chefredakteur einzubringen. Beide Berufsfelder – des Historikers und des Journalisten – sind sich durchaus ähnlich, erheben sie doch den Anspruch, die Wahrheit zu suchen und abzubilden. Dieser hohen Aufgabe bin ich verpflichtet. Sie ist Maxime und Ansporn zugleich, um für Sie das bestmögliche Resultat zu erzielen, das Ihnen die Crew von *Schiff Classic*, unterstützt von einem wissenschaftlichen Beirat (siehe Impressum), in Form von spannenden Reportagen, genau recherchierten Texten und ebenso unterhaltsamen wie opulent illustrierten Geschichten rund um die Seefahrt in Vergangenheit und Gegenwart präsentiert.

Bereits beim ersten Durchblättern wird Ihnen auffallen, dass wir einige konzeptionelle Änderungen vorgenommen haben: Neue Rubriken, eine überarbeitete Heftstruktur und intensivere Inhalte erhöhen für Sie den Nutzwert und das Lesevergnügen, ohne auf Bewährtes verzichten zu müssen. Ich bitte Sie im Namen von Verlag und Redaktion, auch vermeintliche Kleinigkeiten mitzuteilen, die Ihnen positiv oder negativ auffallen; nur im Austausch mit Ihnen können wir uns laufend überprüfen und verbessern.

Kurz zu mir: Ich bin 1965 in Kassel geboren und habe nach vierjährigem Dienst als Zeitsoldat (Heer) in Marburg, St. Petersburg und Kiel Mittlere und Neue Geschichte, Russische Philologie und Osteuropäische Geschichte studiert. 1996 wurde ich von Professor Michael Salewski mit einer Dissertation über „Die deutsche Kriegsmarine-Rüstung 1942–1945" promoviert und fand mich anschließend in der Marine zu Hause. Das ist wörtlich zu nehmen, da ich als Reserveoffizier des Heeres in die Deutsche Marine übernommen wurde und bis heute in der Marineschule Mürwik (MSM) als Lehrstabsoffizier für Wehrgeschichte mit dem Dienstgrad Fregattenkapitän der Reserve eingeplant bin.

Nach einem Volontariat beim Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlag bin ich 1999 zum Pabel-Moewig Verlag, einem Unternehmen der Hamburger Bauer Media Group, gewechselt und war zwölf Jahre lang Chefredakteur der Zeitschrift *Militär & Geschichte*, die seit 2014 bei GeraMond erscheint. Nebenbei habe ich mich immer auch als Buchautor betätigt, wobei das maritime Standardwerk *Deutschland zur See. Illustrierte Marinegeschichte von den Anfängen bis heute* und die kürzlich erschienene Biografie Kaiser Wilhelms I. (beide E. S. Mittler, Hamburg) meine bisher wichtigsten Veröffentlichungen sind.

Und nun heißt es: Anker lichten! Lassen Sie sich von *Schiff Classic* begeistern, viele neue und spannende Themen warten auf Sie – und das künftig sechsmal im Jahr! Aufgrund des großen Erfolges haben wir uns entschlossen, die Erscheinungsweise zu erhöhen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre, und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

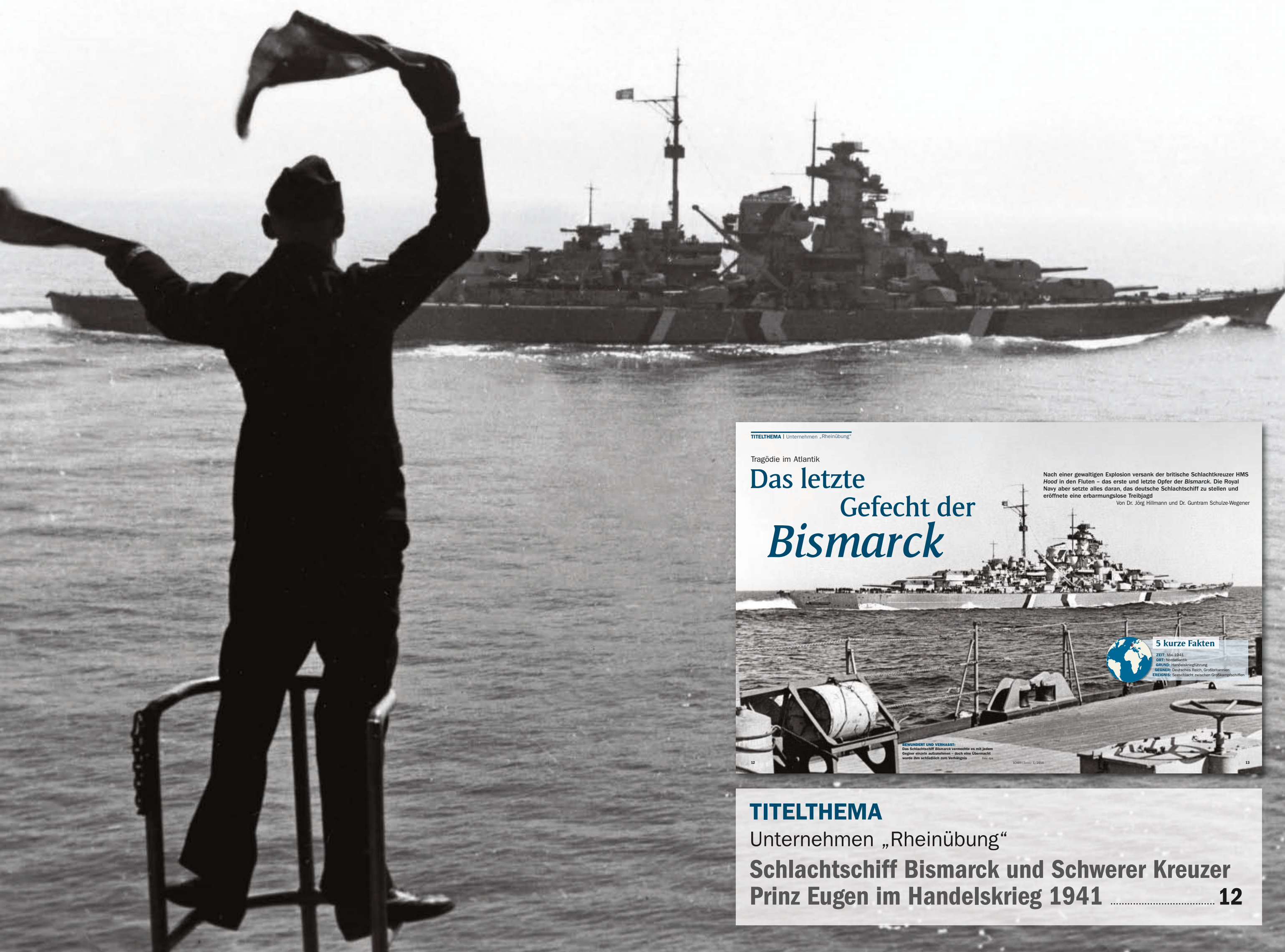
SCHIFF*Classic* jetzt sechsmal im Jahr



UM 1970: Der Herausgeber als kleiner Junge; das Schiff hat er zwar fest im Griff, aber mit einer gehörigen Portion Respekt vor dem nassen Element und – noch – Desinteresse an der Marinegeschichte, was in diesem Alter durchaus entschuldbar ist Foto: privat

INHALT

STOLZ DER KRIEGSMARINE: **Das mächtige deutsche Schlachtschiff *Bismarck* hatte das Potenzial, die Briten in arge Bedrängnis zu bringen. Hier erhält sie einen Winkspruch von der *Prinz Eugen*** Foto: dpa




MENSCHEN | Entdecker & Eroberer

Aufbruch im Mittelalter

In der neuen Welt

Wer der erste Europäer war, der amerikanischen Boden betrat, ist bis heute umstritten. Möglicherweise war es aber ein grönländischer Wikinger mit Namen Leif Eriksson, der um das Jahr 1000 das nordamerikanische Festland erreichte und dort eine Niederlassung errichtete – so berichten jedenfalls die nordischen Sagas Von Dr. Jann Markus Witt

S. 24


MENSCHEN | Seemannschaft und Bordleben

Auswanderer im 19. Jahrhundert

Traum und Albtraum

Perspektivlosigkeit im eigenen Land und die Aussicht auf einen märchenhaften Aufstieg in Amerika waren die Hauptgründe für Deutsche auszuwandern – mit Schiffen, auf denen zunächst katastrophale Verhältnisse herrschten Von Michael W. Hummel

S. 30


Menschen | Ereignisse & Schicksale

Opfer eines NS-Fanatikers

Zweimal zum Tod verurteilt

Oberleutnant zur See Oskar Kusch war erfolgreicher Kommandant des U-Bootes U 154 und ein Gegner des Nationalsozialismus – worauf er seinen Kameraden gegenüber keinen Hehl machte, die ihn prompt denunzierten: Kusch wurde am 12. Mai 1944 in Kiel erschossen Von Dr. Heinrich Walle

„Nehmt das mal weg da, wir treiben hier keinen Götzendienst."

S. 36


GESCHICHTE | Seeschlachten & Gefechte

Antiker Ost-West-Konflikt

Die Seeschlacht bei Actium

Am 2. September 31 v. Chr. siegte Octavians Flotte unter seinem Befehlshaber Agrippa über Antonius und Cleopatra – es war zugleich ein Triumph des Westens über den Orient und für mehrere Jahrhunderte von schicksalhafter Bedeutung Von Dr. Klaus Peter Schwarz

S. 46


GESCHICHTE | Phänomene & Kuriositäten

Die Geschichte eines Meeres

Faszination Atlantik

Er ist einfach da. Aber seit wann? Und seit wann nutzen Menschen das Riesengewässer zwischen Europa und Amerika? Ein Törn durch die Biografie des zweitgrößten Ozeans unserer Erde Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

S. 52


TECHNIK | Faszination Schiff

Queen Mary 2

Königliche Gigantin

Sie gilt als Meilenstein der Kreuzfahrtgeschichte: Bei der Taufe durch die britische Königin Elizabeth II. im Januar 2004 war die Queen Mary 2 das größte, längste, höchste und prachtvollste Passagierschiff der Welt. Überall, wo der Ozeanliner einläuft, wird er begeistert empfangen – besonders in Hamburg Von Ingo Thiel

S. 60

Titelbild: Die Bismarck im Dezember 1940 auf der Elbe
Foto: Blohm & Voss

Titelfotos: Deutsches Maritimes Institut, dpa (2), Ingo Thiel

Beißende Ironie

Eine allegorische Darstellung auf das Ende der Religionskriege



Das „Schiff der Kirche" ist der Titel dieses zwischen 1640 und 1649 entstandenen Gemäldes. Der Dreimaster ist von Feinden umringt, im „Meer der Welt" wird er von Ketzern mit Waffen und Schriften bedroht. So versuchen Reformatoren wie Johannes Calvin mit einem Gewehr, Jan Hus oder Martin Luther vom Wasser aus vergeblich, das Schiff zu bekämpfen. Jacob Gerritz Loef (um 1605 bis 1683 oder 1685), ein Marinemaler des „Goldenen Zeitalters" der Niederlande, hat in diesem Schiffsporträt als überzeugter Calvinist die Kirche als ein mächtiges, unversenkbares Schiff unter Piratenflagge ironisiert. Zu seiner Besatzung zählen biblische Figuren sowie der Papst, Evangelisten und Kirchenväter; der am Großmast gekreuzigte Christus ist ein besonderes Zeichen der Ironie.

Als bildnerisches Vorbild diente Loef vermutlich die von dem englischen König Karl I. in Auftrag gegebene und 1637 fertiggestellte *Sovereign of the Seas* (70,7 Meter Länge und 104 Kanonen), das damals prächtigste und größte Kriegsschiff der Welt, das die Niederländer, die mit England in blutigen Kämpfen um die Seeherrschaft standen, „Goldener Teufel" nannten. Das Bild entstand als eine politisch höchst aktuelle Interpretation der Friedensschlüsse von Münster und Osnabrück 1648, als nach dem Ende des 30-jährigen Krieges die Niederlande von den übrigen europäischen Staaten, darunter auch den mächtigen katholischen Ländern, anerkannt wurden.

Öl auf Leinwand, Museum Catharijneconvent Utrecht, 90 mal 105 Zentimeter.

Foto: dpa picture-alliance


IAN HVS
SIMON MAGNVS

Mit ihren geschwungenen Linien erfüllte die *Gazelle* höchste ästhetische Ansprüche Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

Gedeckte Korvette *Gazelle*

Eine erfolgreiche Forschungsreisende

Die *Gazelle* lief 1859 als zweites von fünf typgleichen Schiffen der Arcona-Klasse (*Arcona, Elisabeth, Hertha, Vineta*) auf der königlich-preußischen Werft in Danzig vom Stapel. Im Gegensatz zu Glattdeckskorvetten besaßen gedeckte Korvetten vorn und achtern leichte Schutzdecks über dem durchlaufenden Hauptdeck. Die als Vollschiff getakelte *Gazelle* hatte eine Länge von 71,95 und eine Breite von 13 Metern sowie 6,35 Meter Tiefgang. Bewaffnet mit sechs 68-Pfünder- und zwanzig 36-Pfünder-Geschützen erreichte sie mit 380 Mann Besatzung eine Geschwindigkeit von maximal 13,5 Knoten. Die *Gazelle*, die 1862 in Dienst gestellt wurde und unter dem Kommando von Korvettenkapitän Arthur von Bothwell bis 1864 eine Reise nach Ostasien unternahm, zählte zum Kernbestand der seit 1859 weiter im Aufbau befindlichen Preußischen Marine unter Kriegsminister Albrecht von Roon (später auch Marineminister). Während des preußisch-dänischen Krieges brachte die Korvette im Gelben Meer eine Apenrader Brigg auf, die unter dänischer Flagge lief.

1872 in Westindien stationiert, nahm das um einige Geschütze leichtere und geräumigere Schiff Wirtschaftinteressen des 1871 gegründeten Deutschen Reiches wahr. Von 1874 bis 1876 bereiste die *Gazelle* mit zahlreichen hochkarätigen Wissenschaftlern an Bord zu Forschungszwecken – in erster Linie sollten Bodenbeschaffenheit und Strömungen des Südatlantiks untersucht werden, es fanden aber auch botanische, anthropologische und astronomische Studien statt – von Kiel aus entlang der afrikanischen Westküste das Kap der Guten Hoffnung, die Kerguelen, Mauritius, die Südsee und die Magellanstraße und gelangte über die Azoren zurück in den Kieler Heimathafen. Da während ihrer Forschungsfahrt der östliche Teil Neubritanniens als Halbinsel identifiziert wurde, heißt diese Insel bis heute Gazelle-Halbinsel (im Englischen *Gazelle-Peninsula*). Danach vorübergehend Schul- und Fischereischiff, wurde die für die internationale Meeresforschung verdienstvolle Schraubenkorvette 1884 aus der Bestandsliste deutscher Kriegsschiffe gestrichen, anschließend als Wohnhulk in Wilhelmshaven verwendet und 1906 abgewrackt.



Foto: dpa

»Die britische Marinetradition basiert auf Rum, Homosexualität, Gebeten und der Peitsche.«

Winston Churchill, 1911–1915,
Erster Lord der britischen Admiralität

Hätten Sie's gewusst?

Trieren, also Galeeren mit drei übereinanderliegenden Ruderborden, waren im 5. Jahrhun-dert v. Chr. gleichsam die „Großkampfschiffe" des Mittelmeeres. Gemessen an ihren Nachfolgern besaßen sie mit zirka 22 Meter Länge und vier Meter Breite in der Wasserlinie noch verhältnismäßig geringe Abmessungen, waren aber wendig und schnell.

Lloyd's of London begann im 17. Jahrhundert ursprünglich als Seeversicherungsunternehmen, das seinen ersten Sitz in einem Londoner Kaffeehaus hatte.

Cudjoe Lewis war der letzte US-Bürger, der als Sklave mit einem Sklavenschiff (*Clotilda*) in die USA gelangt war. Er starb 1935 im Alter von 94 Jahren in einem Vorort von Mobile/Alabama.

Der spanische Hafen Cádiz galt im 17. und 18. Jahrhundert nicht nur als Zentrum der Fisch-industrie, sondern auch als Verladestelle für Salz zur Konservierung von Kabeljau, der in viele Teile Europas exportiert wurde.

Admiral Rolf Johannesson (1900–1989) ist der erste Flottenchef der Bundesmarine gewesen. Nach dem Krieg durch Vermittlung des Pastors und früheren Marineoffiziers Martin Niemöller zunächst bei der evangelischen Kirche als Büroleiter angestellt, wurde er 1955 als einer von sechs ehemaligen Admiralen der Kriegsmarine angenommen.



Wo heute im Hafen von Cádiz Großsegler ankern, wurde im 17. und 18. Jahrhundert Salz in alle Welt verladen Foto: dpa

Internationale Schiffe

Ein Ziel für Atombomben

Untergang der *Nagato*

Das am 9. November 1919 vom Stapel gelaufene japanische Schlachtschiff *Nagato* war im Zweiten Weltkrieg an den Seeschlachten bei den Midway-Inseln und im Leyte-Golf 1944 beteiligt. Nach schweren Bombentreffern wurde *Nagato* von der US Navy als Kriegsbeute übernommen und zu Atombombenversuchen zum Bikini-Atoll geschleppt. Beim ersten Versuch am 1. Juli 1946 erlitt das Schiff 1,5 Kilometer vom Punkt der Bombendetonation entfernt nur leichte Beschädigungen, beim zweiten Versuch etwa drei Wochen später wurde das ehemalige japanische Schlachtschiff versenkt.



Vor dem Bikini-Atoll: Ein Taucher findet eine Teekanne im Wrack der *Nagato*

Aus der Kombüse

Heute: Labskaus

Es heißt, Süddeutsche würden sich allein bei dem Gedanken daran schütteln und Norddeutsche diese einfache, aber dennoch raffinierte Köstlichkeit am liebsten jeden Sonntag auf ihrem Teller sehen. Labskaus hat eine lange Tradition in Norddeutschland, den skandinavischen Ländern und Südengland. Erste Rezepte sind für den Anfang des 18. Jahrhunderts verbrieft. Damals bestand Labskaus (engl.: *lob's course*, Essen für Rowdys) lediglich aus grob gemanschten Kartoffeln und klein gehacktem Pökelfleisch und war eine typische Mahlzeit für von Skorbut geplagte Seefahrer, deren Zähne in einem derart schlechten Zustand waren, dass sie möglichst weiche Nahrung zu sich nahmen.



Norddeutsche schwören auf die Spezialität mit Hering, Gurke und Spiegelei

Zutaten (für 4 Personen)
200 g Rote Bete
800 g Kartoffeln
150 g Zwiebeln
200 g Corned Beef
50 ml Fleisch- oder Gemüsebrühe
4 große saure Gurken
4 Rollmöpse
4 Eier
Butter, Salz, Pfeffer

Die Zubereitung ist denkbar einfach: Rote Bete und Kartoffeln weich kochen, Zwiebeln in einer großen Pfanne dünsten, das Corned Beef dazu geben und für wenige Minuten mitschmoren. Gehackte Rote Bete unterrühren, Brühe rein und aufkochen. Dann die gepressten Kartoffeln beimischen und das Ganze einkochen lassen, bis die Masse eine cremig-dickliche Konsistenz hat. Gut pfeffern und salzen und mit Gurke, Rollmops und einem Spiegelei anrichten. Dazu passt ein kühles, helles Bier. Guten Appetit!



Brauchtum

„Klar bei Hängematten!“

Mobile Schlafgelegenheiten auf Schiffen sind seit Jahrhunderten einfach zu handhaben und schnell zu verstauen

Alles bereit? Ein Wachtmeister der Kaiserlichen Marine überzeugt sich vom vorschriftsmäßigen Halt der Schlafgelegenheiten

Foto Sammlung GSW

Um 20 Uhr abends hieß es „Klar bei Hängematten!“ – das Signal, um die Hängematten auszugeben und für die Mannschaften sich zur Nachtruhe fertigzumachen. Um 21 Uhr war die Ronde durch den Ersten Offizier mit Deckoffizieren und dem Wachtmeister angesetzt, nachdem der Zapfenstreich geblasen und „Ruhe im Schiff!“ ausgepfiffen worden war. Nach dieser bereits im 17. Jahrhundert aus Gründen der Platzersparnis üblichen Methode waren auf allen größeren deutschen Kriegsschiffen bis 1945 die Mannschaftsdienstgrade untergebracht. Tagsüber gezurrt und verstaut, bestanden Hängematten aus einem starken rechteckigen Stück Segeltuch. In den beiden Schmalseitenkanten befanden sich verstärkte Löcher, durch die Leinen mit verschiedenen Längen gezogen waren, die in einem eisernen Ring endeten, in dem ein kräftiger Tampen eingespleist war. Damit konnten die Matten an den vorbereiteten Haken im Decksgebälk aufgehängt werden.

Mit Matratze und ein bis zwei Wolldecken war das Schlafen in einer Hängematte keineswegs unbequem. Darüber hinaus hing man frei im Raum und spürte so kaum die störenden Schiffsbewegungen. Wer es noch kommoder haben wollte, ließ sich vom Zimmermann sogenannte Hängematte-spreizen gegen Entgelt anfertigen, die, an Kopf- und Fußende in die äußeren Leinen eingesetzt, ein noch bequemeres Liegen ermöglichten. Noch heute ruht die Mannschaft der *Gorch Fock* in roten Hängematten, die abends über Ketten und Stangen in mehreren Etagen gespannt werden. Jeder Soldat verfügt über eine eigene Hängematte, die die Nummer seines Spinds trägt.



Nachbildung des Kopfes von Freibeuter Klaus Störtebeker (geboren um 1360), der vermutlich am 21. Oktober 1401 auf dem Grasbrook in Hamburg – in der heutigen HafenCity – hingerichtet wurde

Foto: dpa

Seemannsgarn

Klaus Störtebeker

von Walter Göttke, 1924

1. Der Störtebeker ist unser Herr,
von Gödeke Michel beraten,
Wir jagen sturmschnell über das Meer,
des fliegenden Holländers Paten.
Gevatter ist der Klabautermann,
Schiffsvolk pack an!
Leben ist Tand.
Wir sind die Hölle von Helgoland.

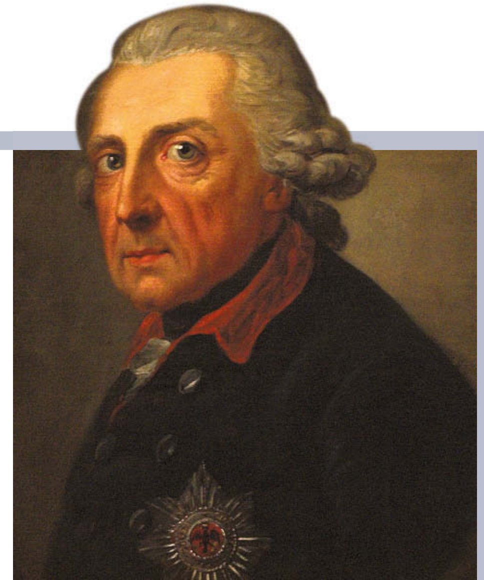
2. Blutrot knallt unsere Flagge am Mast,
am Boden da huschen die Ratten.
Ein Totengerippe ist unser Gast,
im Segel stehen seltsame Schatten.
Im Kielwasser schwimmt uns das
Meerweib nach, Schiffsvolk, so lach!
Leben ist Tand.
Noch herrscht die Hölle von
Helgoland.

3. Und macht unser Kahn einst die
letzte Fahrt,
lasst lachend als Sarg ihn versinken.
Wir sterben nach alter Seeräuberart,
heut kämpfen und morgen ertrinken.
Bei grünen Algen und weißem Sand,
Schiffsvolk da strand!
Leben ist Tand.
So stirbt die Hölle von Helgoland.

5.000 Jahre Seefahrt

Preußens Versäumnis

England sicherte sich im 18. Jahrhundert die Seeherrschaft



Im Siebenjährigen Krieg (1756–1763) engagierte sich Preußen ausschließlich mit seiner Landmacht, aber die Kämpfe, in die das Königreich indirekt involviert war, machten nur einen kleinen Teil des globalen Ringens aus. Von Indien bis Amerika fanden Land- und Seeschlachten statt. Während die Engländer die See beherrschten und verhinderten, dass Frankreich Truppen in Friesland und an der Ostsee anlandete, war Preußen nicht in der Lage, wenigstens durch gelegentliche maritime Diversionen die auf dem Festland kämpfende Truppe zu entlasten, geschweige denn auf den überseeischen Kriegsschauplätzen einzugreifen. Die Seemächte konnten hingegen durch Aktionen auf See feindliche Streitkräfte ablenken bzw. binden. Genau genommen fochten die Preußen mit massiven englischen Subsidien für die englische Vormachtstellung auf See! Folgerichtig führte die Friedensverhandlungen nicht Preußen, dem nur kleine territoriale Vorteile zugebilligt wurden. Friedrich der Große hatte mit viel Glück schließlich nur das erhalten können, was er bereits zweimal verteidigt hatte. Außer militärischem Prestige brachte der Siebenjährige Krieg Preußen nichts ein, während England seine Seeherrschaft mit dem Besitz von zwei Welten sicherte!

Sah sich schon Berlin nicht in der Lage, zum Schutz für seinen allmählich florierenden Seehandel materielle Machtmittel aufzubringen, so stand es für die ehemals stolzen Vertreter der Hanse – Hamburg, Bremen und Lübeck – noch schlechter. Ernsthafte Angriffe auf ihr Territorium hätten diese drei mittelalterlichen Relikte nicht abwehren können. Die alten Hansestädte pflegten lediglich noch den Brauch, Handelsschiffe durch Kriegsschiffe in einer Art Konvoi zu sichern. Aber mit der Ausübung von Seemacht hatte das nicht das Mindeste zu tun. Ebenso wie Preußen blieb ihnen daher nur, ihrem Handel und ihrer Schifffahrt durch Verhandlungen und internationale Verträge eine rechtlich gesicherte Stellung zu verschaffen, womit sie sich in die Hände anderer Mächte begaben.

Unser Tipp

Internationale Bootsausstellung 2016

Der Klassiker heißt Sie willkommen

Vom 23. bis 31. Januar öffnet die ebenso legendäre wie beliebte Düsseldorfer „Boot" zum 47. Mal täglich von 10 bis 18 Uhr ihre Pforten. Hier gibt es alles zum Thema Wassersport: Tauchen, Yachten, Segel- und Motorboote – etwa 1.550 Segel- und Motoryachten werden vor Anker gehen, mehr als auf jeder anderen Bootsmesse der Welt –, Trendsportarten, Ausrüstung und Zubehör, Maritime Kunst, Wassertourismus. Ein Muss für jeden, der sich dem Wasser verschrieben hat.

Messe Düsseldorf GmbH
Messeplatz,
40474 Düsseldorf,
Postanschrift:
Postfach 101006,
40001 Düsseldorf,
Tel. 0211 456001,
Infoline: 0211 4560900,
Telefax: 0211 4560-668,
info@messe-duesseldorf.de,
www.messe-duesseldorf.de



Briefe an die Redaktion

„Fataler Fehler mit Folgen", Schiff Classic 4/2015

Keine Schlachtkreuzer

Zuerst einmal mein großes Lob für Ihre Schriftenreihe *Schiff Classic*. Ihnen gelingt immer wieder eine sehr gelungene Mischung von Themenbereichen aus allen Epochen, sei es zivil oder militärisch. Einen Fehler finde ich aber immer wieder: Ihre Autoren bezeichnen die „Großen Kreuzer" der kaiserlichen deutschen Marine häufig als „Schlachtkreuzer" – eine Bezeichnung, die es in der Amtssprache in Deutschland nie gab, anscheinend motiviert von der englischen Bezeichnung *Battlecruiser*. Kann ich dieses bei den Großen Kreuzern ab dem Schiff *Von der Tann* noch halbwegs akzeptieren, so ist die Bezeichnung der *Blücher* als „Schlachtkreuzer" grob falsch. Ein solcher Fehler sollte einer so hochwertigen Schriftenreihe nicht unterlaufen.

Oliver Titsch, Wilhelmshaven

„Zeitreise", Schiff Classic 4/2015

Tirpitz-Schleuse

Auf Seite 80 ist Ihnen ein Fehler oder zumindest eine unglückliche Beschreibung unterlaufen. Das kleine Foto zeigt nämlich nicht die gesprengte zweite Einfahrt, sondern die beiden Kammern der dritten Einfahrt (sogenannte Tirpitz-Schleuse). Die zweite Einfahrt (mit dem Wendebecken) ist im Hintergrund nur zu erahnen. Die Verbunkerung des seeseitigen Südkammertores, welche auf dem Bild mittig links mit dem Geländer erkennbar ist, existiert übrigens – wenn auch deutlich beschädigt – noch immer. Großes Kompliment für Ihre Zeitschrift und beste Grüße aus Wilhelmshaven.

Markus Titsch

Berichtigung

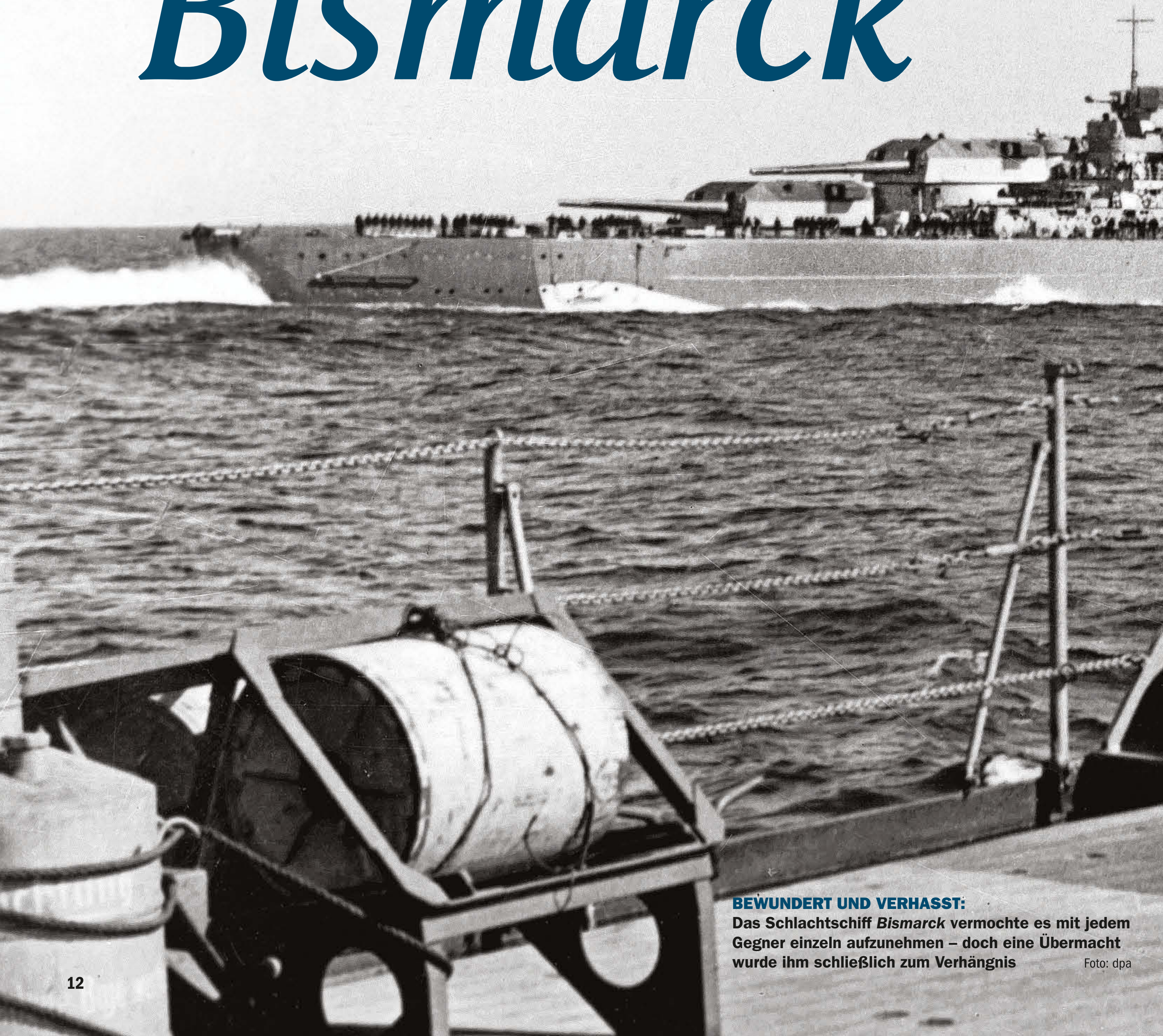
In der letzten Ausgabe wurde auf Seite 79 das Buch *Wilhelmshaven – Gestern und Heute* vorgestellt. Die Autoren sind Eberhard Kliem und Ulf Kaack und nicht Harald Focke und Dirk Peters.

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Tragödie im Atlantik

Das letzte Gefecht der *Bismarck*



BEWUNDERT UND VERHASST:
Das Schlachtschiff *Bismarck* vermochte es mit jedem Gegner einzeln aufzunehmen – doch eine Übermacht wurde ihm schließlich zum Verhängnis Foto: dpa

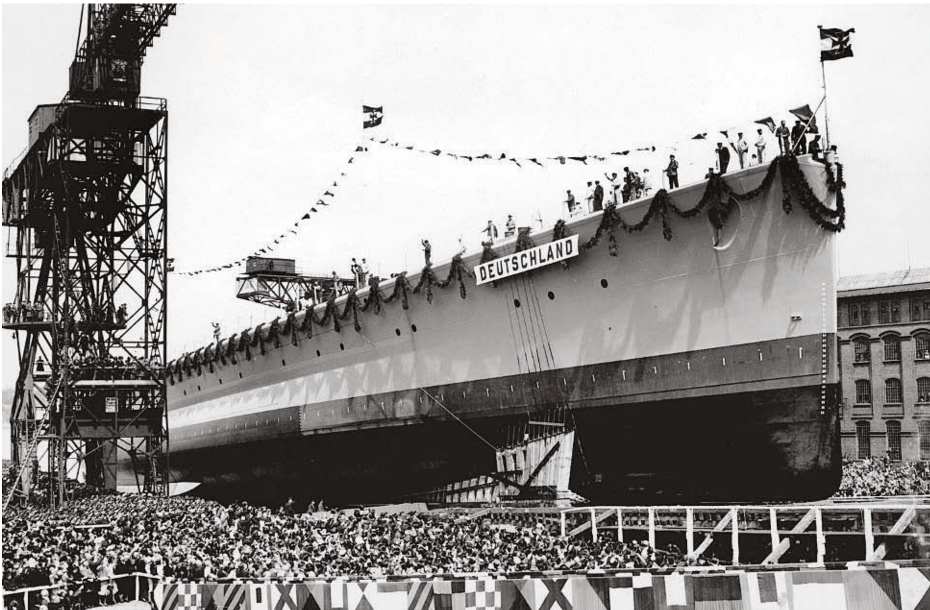
Nach einer gewaltigen Explosion versank der britische Schlachtkreuzer HMS *Hood* in den Fluten – das erste und letzte Opfer der *Bismarck*. Die Royal Navy aber setzte alles daran, das deutsche Schlachtschiff zu stellen und eröffnete eine erbarmungslose Treibjagd

Von Dr. Jörg Hillmann und Dr. Guntram Schulze-Wegener



5 kurze Fakten

ZEIT: Mai 1941
ORT: Nordatlantik
GRUND: Handelskriegführung
GEGNER: Deutsches Reich, Großbritannien
EREIGNIS: Seeschlacht zwischen Großkampfschiffen



NEUE ÄRA: Stapellauf des Panzerschiffs „A“ *Deutschland*, ab 1939 *Lützow*, am 19. Mai 1931 in Kiel. Mit dem Bau der Panzerschiffe signalisierte die Marineleitung, in einer künftigen militärischen Auseinandersetzung Kreuzerkrieg vor allem gegen eine feindliche Blockade zu führen Foto: dpa

Am 8. Juni 1989, fast ein halbes Jahrhundert nach dem Untergang der *Bismarck*, ist die Sensation perfekt: Der US-Tiefseeforscher mit deutschen Wurzeln, Robert D. Ballard, entreißt das in 4.790 Meter Tiefe entdeckte Wrack des deutschen Schlachtschiffriesen der Vergangenheit. Atemberaubende Bilder von Argo, einem mit Scheinwerfern und Kameras ausgestatteten Tiefseeschlitten, gehen um die Welt und zeigen den eben auf Kiel liegenden, beim Absacken von vielen Aufbauten befreiten, ansonsten aber erstaunlich intakten Rumpf des ehemals modernsten und kampfkräftigsten deutschen Kriegsschiffes.

Die Fotos geben nicht nur Details frei, sondern liefern auch die Bestätigung für die Aussagen überlebender Besatzungsmitglieder, nach denen die *Bismarck* erst durch eingeleitete Selbstversenkungsmaßnahmen (Öffnen von Seeventilen und Sprengung der Verschlüsse) gesunken sei. Diese von den Engländern in Abrede gestellte These fand durch die Ergebnisse einer Expedition des kanadischen Produzenten und Drehbuchautors James Cameron im Jahr 2002 weitere Unterstützung und beendete einen eitlen, über Jahre hinweg ausgetragenen Streit über die letztliche Ursache des Untergangs. Sie änderte indes nichts daran, dass das Schiff von den Engländern regelrecht zusammengeschossen worden war und keinerlei Chancen besaß, seinen Jägern in den rettenden Hafen von St. Nazaire zu entkommen.

Jener 27. Mai 1941 bedeutete das Ende für Operationen mit schweren Überwasserstreitkräften gegen die britischen Zufuhren im Atlantik – und damit einer Epoche, die für die Reichs- und spätere Kriegsmarine 1928 begonnen hatte. Mit dem Bau der Panzerschiffe zeigte sich erstmals eine Orientierung der Marineleitung, die ein eindeutiges Ziel hatte: in einem künftigen Krieg zur See sogenannten Kreuzerkrieg zu führen. Seit 1933, spätestens jedoch seit dem deutsch-englischen Flottenvertrag von 1935, der die Aufrüstung der Marine auf 35 Prozent der britischen Flotte erlaubte, konnte die Kriegsmarine Schiffsneubauten realisieren, die an die Fortsetzung der ehemaligen kaiserlichen Hochseeflotte erinnerten.

Der von Adolf Hitler 1939 genehmigte Schiffsneubauplan („Z-Plan“) verdeutlichte das Bestreben der Kriegsmarine, bis 1946/48 über eine schlagkräftige, hochseefähige Kriegsflotte zu verfügen. Erst dann werde man, so Hitler, eine derartige Kriegsmarine auch in einem tatsächlichen Einsatz benötigen.

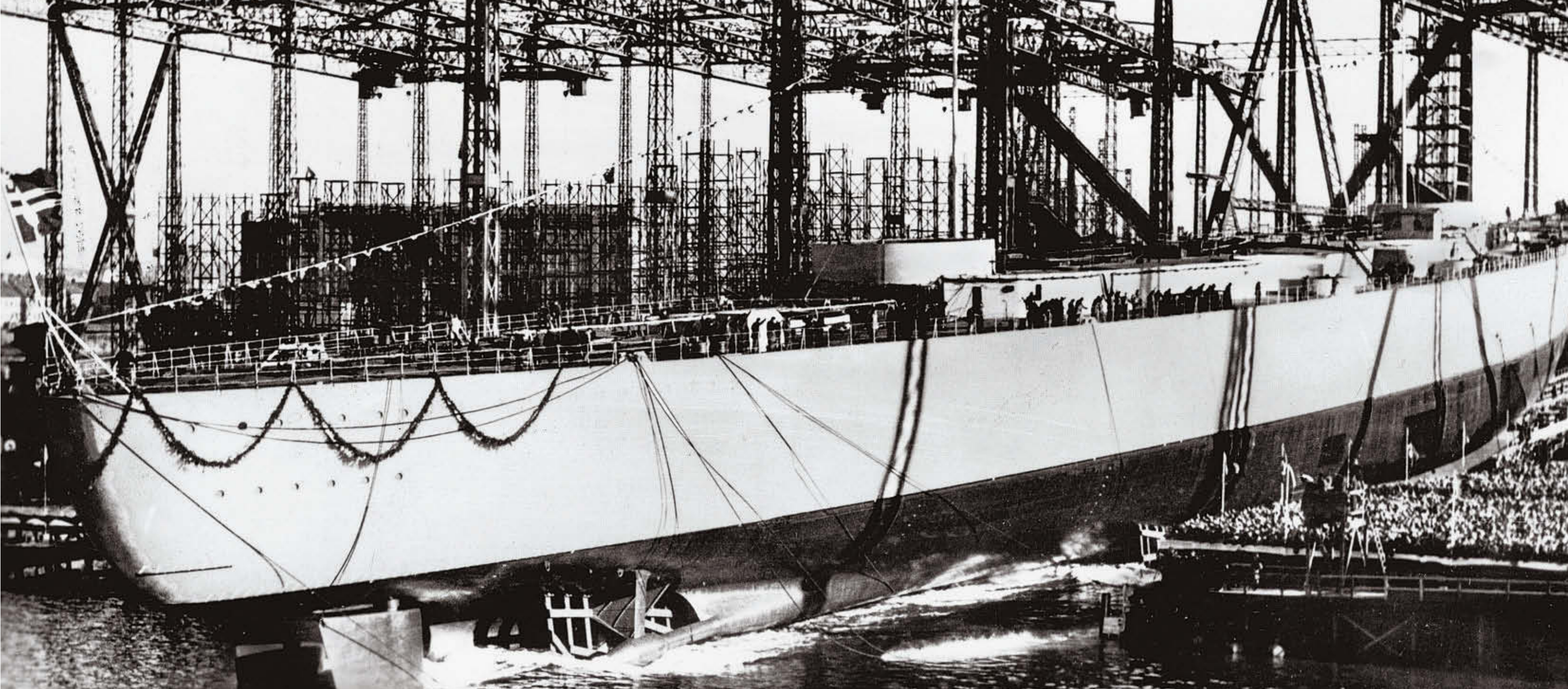
„Mit Anstand sterben“

Seit der Aufkündigung des deutsch-britischen Flottenabkommens im April 1939 konzentrierte sich die Seekriegsleitung (Skl) offen auf eine mögliche Kriegsführung gegen Großbritannien – quasi in Kontinuität zum Seemachtgedanken des kaiserlichen Großadmirals Alfred von Tirpitz. Mit dem deutschen Angriff auf Polen am 1. September 1939 eröffnete Hitler die deutsch-polnische Auseinandersetzung, die sich mit den Kriegserklärungen Großbritanniens und Frankreichs zwei Tage später zu einem europäischen Krieg ausweitete. Nach den Tagebuchaufzeichnungen Raeders vom 3. September werde die Marine aufgrund ihrer mangelnden Ausstattung im Krieg nicht be-

HINTERGRUND Intensiver Kampf mit schweren Seestreitkräften

Im Oktober 1940 versuchte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, den „Führer“ davon zu überzeugen, das Schwergewicht der Kriegsanstrengungen auf das Mittelmeer und die Bekämpfung der Seezufuhren nach Großbritannien zu verlagern. Hitler hielt jedoch an seinem Plan fest, die Sowjetunion in einem für Sommer 1941 angesetzten „Blitzfeldzug“ zu erobern und für dieses Ziel alle Kräfte zu bündeln. Raeder brachte seine Mittelmeerstrategie zwar nicht durch, wollte dafür aber den Kampf gegen den Nachschub nach England mit U-Booten, Hilfskreuzern, Luftangriffen auf die Häfen, Mineneinsätzen, aber auch mit Angriffen gegen den Konvoi-Verkehr im Nordatlantik mit schweren Seestreitkräften umso intensiver führen. Dies gelang im Winterhalbjahr 1940/41 mit den Schweren Kreuzern *Admiral Scheer* und *Admiral Hipper* sowie den beiden Schlachtschiffen *Scharnhorst* und *Gneisenau*, die 48 Schiffe versenkten; zahlreiche Angriffe hatten aber abgebrochen werden müssen, weil sich die feindlichen Konvoisicherungen als zu stark erwiesen. Der Zufuhrkrieg sollte jetzt, im Frühjahr 1941, mit einer durch die *Bismarck* verstärkten Kampfgruppe zu einem weitaus größeren Erfolg geführt werden.





EREIGNIS: Unter dem Jubel der Anwesenden gleitet der gewaltige Rumpf der *Bismarck* am 14. Februar 1939 von einer Helling der Hamburger Werft Blohm & Voss in sein Element Foto: dpa

stehen, sondern nur beweisen können, dass sie „mit Anstand" zu sterben verstünde.

Dieser düsteren Prognose des Oberbefehlshabers standen in den ersten Kriegsmonaten allerdings Erfolge zur See mit dem Ziel gegenüber, die atlantischen Seeverbindungen zu stören, wobei Großbritannien der Hauptgegner war: Unternehmungen der schweren Überwasserschiffe *Admiral Graf Spee* und *Deutschland* 1939, *Scharnhorst* und *Gneisenau* 1939/40 und 1941, *Admiral Scheer* und *Admiral Hipper* 1940/41. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges verfügte das Deutsche Reich über die Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau*, die in der Nachkriegsliteratur wegen ihrer für diesen Schiffstyp relativ schwachen Hauptartillerie von 28 Zentimeter vielfach als Schlachtkreuzer bezeichnet werden, drei Panzerschiffe (*Deutschland, Admiral Graf Spee* und *Admiral Scheer*), einen Schweren Kreuzer (*Admiral Hipper*), sechs Leichte Kreuzer (*Emden, Königsberg, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Nürnberg*) sowie Linienschiffe aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Weiterhin besaß die Marine 21 Zerstörer, elf Torpedoboote, zahlreiche Minensucher und Hilfsschiffe und 57 einsatzbereite U-Boote.

> „Ich befehle, daß der von mir angeordnete Aufbau der Kriegsmarine allen anderen Aufgaben einschließlich der Aufrüstung der beiden anderen Wehrmachtteile und einschließlich des Exports vorgeht."
>
> Adolf Hitler am 27. Januar 1939 bei der Bekanntgabe des „Z-Plans"

Die in den Atlantik entsandten Panzerschiffe und Unterseeboote konnten aufgrund der seinerzeit noch lückenhaften alliierten Seeraumüberwachung zunächst noch mit einigen Erfolgen gegen die alliierten Schiffsrouten vorgehen und bestätigten das zu Beginn des Ersten Weltkrieges erprobte, aber dauerhaft wirkungslose Konzept der Kreuzerkriegsführung. Das im „Dritten Reich" ungelöste Problem zu weniger Stützpunkte zur Versorgung (Treibstoff, Proviant, Munition) der Schiffe bedeutete, dass die Kreuzer nur spärlich unterstützt von einigen Versorgern in den Weiten des Atlantiks auf sich allein gestellt operieren mussten. Mit der Selbstversenkung der *Admiral Graf Spee* am 17. Dezember 1939 in der Mündung des Rio de la Plata nahm bereits zu Beginn der Krieg zur See durch die Befehlsgebung Raeders eine radikalisierende Form an.

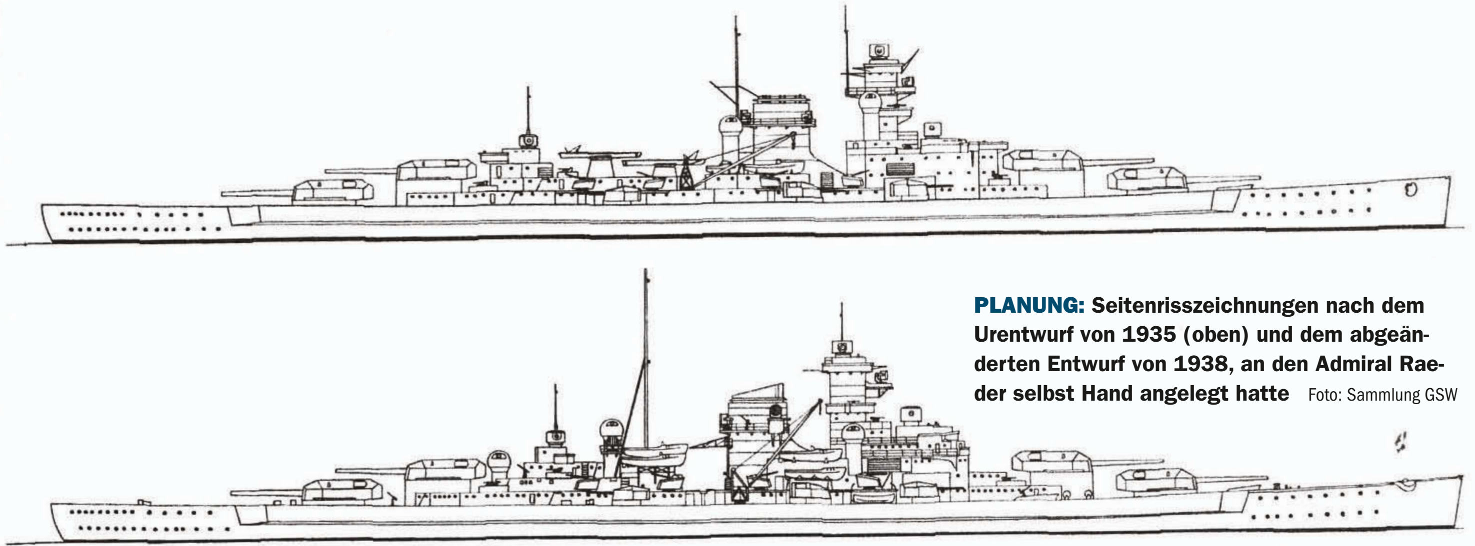
Siegen oder sterben?

Sein Befehl vom 22. Dezember, künftig den „Kampf bis zur letzten Granate" zu führen, zu siegen oder mit wehender Flagge unterzugehen, heroisierte im Sinne der nationalsozialistischen Propaganda den ehrenvollen Tod und schränkte den Entscheidungsspielraum des Kommandanten in unverantwortlicher Weise ein. Die künftige Marschrich-

GRANDSEIGNEUR: Großadmiral Dr. h.c. Erich Raeder (1876–1960) blieb auch unter Hitler Anhänger der Tirpitz-Schule, nach der Deutschlands Weg an die Weltspitze nur mit einer starken Schlachtflotte gelingen könne; Admiral Karl Dönitz löste den gebürtigen Hamburger am 30. Januar 1943 als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ab Foto: dpa

DER Z-PLAN PLANUNG BIS 1947

Typ	Bis Ende 1943	Ende 1947
Schlachtschiffe	6	10
Panzerschiffe	3	–
Kreuzer „P"	2	10
Flugzeugträger	2	4
Schwere Kreuzer	5	5
Leichte Kreuzer	3	12
Spähkreuzer	2	20
Zerstörer	44	58
Torpedoboote	44	78
U-Boote	161	249
Schnellboote	48	75
Minensuchboote	64	112
Minenräumboote	49	50
U-Boot-Jäger	4	12



PLANUNG: Seitenrisszeichnungen nach dem Urentwurf von 1935 (oben) und dem abgeänderten Entwurf von 1938, an den Admiral Raeder selbst Hand angelegt hatte Foto: Sammlung GSW

TECHNISCHE DATEN Schlachtschiff *Bismarck*

Stapellauf	14. Februar 1939
Bauwerft	Blohm & Voss, Hamburg
Wasserverdrängung Standard	41.700 ts
Wasserverdrängung maximal	50.405 ts
Länge über alles	250,5 m
Breite	36 m
Tiefgang	10,2 m
Maschinenleistung	138.000 Wellen-PS (150.170 PS bei Probefahrt)
Geschwindigkeit	29,0 kn (30,1 kn bei Probefahrt)
Besatzung	2.092 Mann (im Mai 1941 inkl. Flottenstab 2.224 Mann)
Bewaffnung	8 x 38-cm-SK (Schnellfeuerkanone) L/54 C 34 in 4 Zwillingstürmen 12 x 15-cm-SK L/55 C 28 in 6 Zwillingstürmen 16 x 10,5-cm-Flak (Flugabwehrkanone) L/65 C 33 in 8 Doppellafetten 16 x 3,7-cm-Flak (Flugabwehrkanone) L/83 C 30 in 8 Doppellafetten 10 x 2-cm-Fla-MG (Maschinengewehr) L/65 C 30 bzw. C 38 in 10 Einzellafetten 2 Katapulte, 4 Seeflugzeuge „Arado“ 196 A 3

tung war damit für jedes anstehende Gefecht von der Führung klar vorgegeben: Es galt zu siegen oder zu sterben! „Weiße Flagge zu zeigen“, wie es noch 1914 der Kommandant des Kleinen Kreuzers *Emden* zur Rettung überlebender Besatzungsmitglieder praktiziert hatte, nachdem alle Kampfmittel erschöpft waren, war jetzt unannehmbar und undenkbar geworden.

„Weserübung“

Als das Versorgungsschiff *Altmark*, das ursprünglich dem Panzerschiff *Admiral Graf Spee* zugeordnet war, in norwegische Hoheitsgewässer einlief und englische Spezialeinheiten das Schiff überfielen, um festgesetzte britische Seeleute zu befreien, kam die deutsche Seite zu einer eigenwilligen Interpretation: Norwegen könne künftig seine eigene Neutralität nicht mehr gewährleisten. Mit den Angriffen auf Dänemark und Norwegen (Unternehmen „Weserübung“) brachte das Deutsche Reich den norwegischen Hafen Narvik in seinen Besitz und sicherte die für die Kriegsführung notwendige Verbindung zu den schwedischen Eisenerzvorkommen. Die Kämpfe in Norwegen haben die Kriegsmarine aber personell und materiell erheblich geschwächt, da ein Großteil der Zerstörer-Einheiten verlorenging (acht Zerstörer) und mehrere schwere Schiffe empfindliche Schäden davongetragen hatten.

Operativ brachte die Nutzung der südnorwegischen Basen allerdings einen bedeutsamen Vorteil: Fortan war der Weg aus der Nordsee über eine Nordpassage in den Atlantik zum einen sicherer, zum anderen verfügten die Deutschen nunmehr über die ersehnten Versorgungsstützpunkte zur Verbesserung der Seeausdauer ihrer Schiffe. Die Idee, Südnorwegen als Sprungbrett über Island in den Atlantik zu nutzen, war zwar Zukunftsmusik, aber folgerichtig, würde sich der Krieg weiterhin zu deutschen Gunsten entwickeln. Zum gleichen Zeitpunkt öffneten sich durch den siegreich beendeten Westfeldzug der Kriegsmarine neue Möglichkeiten, mit einer Basis in Brest die atlantische Kriegsführung voranzutreiben. Gleichwohl blieb die Passage für die Verbände in den Atlantik im Zentrum des Interesses der Seekriegsleitung und der Kampf zur See gegen Großbritannien ihr Hauptanliegen.

Nach der Besetzung von Paris durch deutsche Truppen und den Rückzug der Briten vom Kontinent beruhigte sich auch die militärische Lage in Norwegen. Die französische Kanalküste war in deutscher Hand, die Briten hatten sich über den Kanal retten können, aber die beabsichtigte und in den Planungen weit vorangeschrittene deutsche Invasion des britischen Mutterlandes (Unternehmen „Seelöwe“) wurde wegen der nie errungenen Lufthoheit über dem Atlantik immer wieder verschoben und nie realisiert. Dies konnte als Anzeichen beginnender Schwäche gedeutet werden, zumal auch erhebliche Belastungen der Rüstungsindustrie offen zutage traten.

Einsatzbereit

Da man davon ausging, dass die wirtschaftlichen Ressourcen für einen kurzen Krieg ausreichend seien, wurde bei Kriegsausbruch der „Z-Plan“ in seiner Zielrichtung zwar noch weiter vorangetrieben, musste in der Breite aber bald deutlich eingeschränkt werden; durch Mehrfrontenbelastung hervorgerufene zeitliche Verzögerungen hemmten die Marinerüstung, die sich auf die Endausstattung der 1939 auf Helligen liegenden Schiffe konzentrieren und frei werdende Werftkapazitäten für den U-Boot-Bau nutzen musste. Schiffsfertigstellungen bis zur Einsatzreife und Neubauten zeitgleich zu realisieren, war ein Kunststück, das den Ingenieuren in dieser Kriegsphase ohne Weiteres gelang.

Dabei scheint es so, als hätte die Seekriegsleitung unter Großadmiral Raeder nicht nur gegen einen äußeren, sondern zunehmend auch gegen einen inneren Feind kämpfen müssen. Die Notwendigkeit und die Fähigkeiten der Kriegsmarine mussten

stets aufs Neue und mit kraftraubender Energie gegenüber den anderen Wehrmachtteilen, vor allem der Luftwaffe, und dem „Führer“ gegenüber unterstrichen werden.

Hitler betonte zwar immer wieder, dass ihm die Marine „sehr am Herzen“ liegen würde, aber das war alles andere als eine verlässliche Aussage über ihren tatsächlichen Stellenwert. Anfang 1941 versenkten *Scharnhorst* und *Gneisenau* während des Unternehmens „Berlin“ 115.000 Bruttoregistertonnen (BRT) gegnerischen Schiffsraumes, erfolgreich verliefen auch die Feindfahrten von *Admiral Scheer* und *Admiral Hipper*. Allerdings mussten zahlreiche Angriffe gegen Konvois abgebrochen werden, weil sie durch schwere Schiffe gesichert wurden, denen die eigenen artilleristisch unterlegen waren.

Nach der Rückkehr der beiden Schlachtschiffe von ihrer Unternehmung, bei der die Insee-Versorgung durch Tanker gut funktioniert hatte, plädierte die Seekriegsleitung daher für einen intensivierten Einsatz der überlegenen *Bismarck*, auch wenn es gerade die Hilfskreuzer waren, welche die Seehandelsrouten der Briten seit 1940 empfindlich störten; bei einem Gesamtbedarf Englands von 40 Millionen Tonnen Ladung pro Jahr mussten alle Möglichkeiten zur effektiven Bekämpfung ausgeschöpft werden. Die weltweit operierenden Hilfskreuzer, die sich im Ersten Weltkrieg konzeptionell durchaus bewährt hatten, trugen in erheblichem Umfang dazu bei, die Bindung feindlicher Seestreitkräfte durch einzeln fahrende Störkreuzer war also nicht zu unterschätzen. Mittel- und langfristig allerdings waren sie kaum dazu geeignet, die ausgreifenden deutschen maritimen Interessen im Krieg verwirklichen zu können.

> **„Schiff ist personell und materiell voll einsatzbereit und für drei Monate ausgerüstet.“**
>
> KTB-Eintrag von Kapitän z. S. Lindemann am 28. April 1941

Stapellauf

Bereits am 1. Juli 1936 war das Schlachtschiff *Bismarck* als Neubau „F“ bei Blohm & Voss in Hamburg auf Kiel gelegt worden und am 14. Februar 1939 vom Stapel gelaufen. Mit einer Standardverdrängung von 41.700 tons, die später auf ein Einsatzdeplacement von 50.300 tons anstieg, einer Länge von über 250 Metern, einer Breite von 36 Metern und einem Tiefgang von über zehn Metern war die *Bismarck* das größte, mit seiner bis zu 36-Zentimeter-Panzerung das am stärksten gepanzerte und modernste deutsche Schiff



BEEINDRUCKEND: ***Bismarck*** **läuft im Kielwasser der vorauslaufenden *Prinz Eugen*. Hakenkreuz zur Fliegererkennung auf der Back, im Vordergrund ein Offizier auf der offenen Brücke** Foto: dpa



ANGETRETEN: Vizeadmiral Günther Lütjens (1889–1941), seit Juli 1940 Flottenchef, bei der Musterung der Besatzung von *Prinz Eugen* am Vorabend der Operation „Rheinübung“; rechts neben ihm der Kommandant des Schweren Kreuzers, Kapitän z. S. Helmuth Brinkmann (1895–1983) Foto: dpa

seiner Zeit. Am 24. August 1940 in Dienst gestellt, forderte der Kommandant, Kapitän zur See Ernst Lindemann, das Schlachtschiff seiner enormen Kampfkraft wegen nicht mehr mit einem weiblichen, sondern einem männlichen Artikel zu versehen – „der“ *Bismarck* setzte sich aber nicht durch. Mit acht

PROPAGANDA IN HOCHFORM

Die Indienststellung des Schlachtschiffes *Bismarck* wurde propagandistisch genutzt: Zeitungen und Radiosendungen überschlugen sich geradezu mit Sensationsmeldungen.

38-Zentimeter- und zwölf 15-Zentimeter-Zwillings-Geschütztürmen sowie 16 x 10,5-Zentimeter-, 16 x 3,7-Zentimeter- und zwölf 2-Zentimeter-Flak-Geschützen war das Schiff überaus stark armiert. Zusätzlich konnten sechs Bordflugzeuge vom Typ „Arado“ 196 mitgeführt werden, die von einem Doppelkatapult aus starteten.

Die zwölf Hochdruckdampfkessel und die drei Getriebeturbinen erbrachten eine Leistung von 138.000 Wellen-PS, die auf insgesamt drei Schrauben wirkend eine Höchstgeschwindigkeit von 30,8 Knoten (zirka 57 km/h) ermöglichten. Bei Erprobungsfahrten zeigten sich jedoch gefährliche Schwachstellen und Unregelmäßigkeiten: Man erkannte, dass bei einem Ausfall der Ruderanlage – mittschiffs Ruderlage – das Schiff nicht allein durch die Schraubenwirkung zu manövrieren sei. Ferner war bekannt, dass die Panzerung im Bereich der Ruderanlage dünnwandig und anfällig war.

Die Besatzung bestand planmäßig aus 2.092 Mann, im Mai 1941 einschließlich dem eingeschifften Flottenstab aus 2.224 Mann – das Schiff glich also einer kompletten Kaserne mit allen Funktionen. *Bismarck* war aufgrund von Größe, Waffenstärke, Antrieb, Standfestigkeit und Sinksicherheit nicht nur eine Besonderheit der deutschen Schiffbaukunst, sondern unzweifelhaft auch ein herausragendes Prestigeobjekt des „Dritten Reiches“.

Das Unternehmen „Rheinübung“ war ursprünglich als groß angelegte Operation zur atlantischen Kreuzerkriegsführung gegen gegnerische Geleitzüge bereits für den April 1941 konzipiert worden. *Bismarck* sollte zusammen mit dem Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* durch die Dänemarkstraße (zwischen Island und der grönländischen Packeisgrenze) stoßen, um sich im Atlantik mit den aus Brest kommenden Schlachtschiffen *Gneisenau* und *Scharnhorst* zu vereinigen. Die Einheiten sollten – dort, wo möglich – von Zerstörern Geleitschutz erhalten, von U-Booten unter Wasser und durch Flugzeuge aus der Luft unterstützt werden.

Handelskriegsführung

Der Auftrag für die Kampfgruppe war eindeutig: Lähmung der britischen atlantischen Versorgungsschifffahrt, ohne selbst in Gefechtshandlungen gezwungen zu werden. *Bismarck* hatte die Konvoisicherung in einem hinhaltenden Gefecht zu binden, während die drei anderen schweren Schiffe den Konvoi vernichten sollten. Noch bessere Aussichten für die atlantische Handelskriegsführung würden sich später mit dem Schweren Kreuzer *Lützow* und dem zweiten Schlachtschiff *Tirpitz* ergeben, wenn beide Frontreife erlangt haben würden.

In Vorbereitung des Unternehmens „Rheinübung“ waren frühzeitig Versor-

HINTERGRUND Befehlshabende Offiziere der *Bismarck*

Flottenchef (an Bord der *Bismarck*) bei „Rheinübung“: Admiral Günther Lütjens
Kommandant: Kapitän z. S. Ernst Lindemann
Erster Offizier (I. WO): Fregattenkapitän Hans Oels
Navigationsoffizier (NO): Korvettenkapitän Wolf Neuendorff
Erster Artillerieoffizier (I. AO): Korvettenkapitän Adalbert Schneider
Vierter Artillerieoffizier: Kapitänleutnant (Ing.) Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg
Leitender Ingenieur: Korvettenkapitän Dipl.-Ing. Walter Lehmann



RAUCHSÄULEN: *Bismarck* **feuert eine schwere Salve; die fünfte Vollsalve traf den britischen Schlachtkreuzer** *Hood***, der nach kurzer Zeit in zwei Teile brach und sank. Rechts Granataufschlag von** *Prince of Wales* **vor abziehendem Qualm** Foto: dpa

gungsschiffe und Tanker an von den Schifffahrtsrouten abgelegenen Rendezvous-Punkten stationiert und Fischdampfer, die als Wetterbeobachtungsschiffe dienen sollten, in den Atlantik entsandt worden. Zivile deutsche, als Neutrale getarnte Handelsschiffe hatten die Aufgabe der „Spähschiffe“ für die Kampfgruppe zu übernehmen. Durch einen Maschinenschaden der *Scharnhorst* und einen Lufttorpedotreffer auf der *Gneisenau* Anfang April wurde die Operation zunächst verschoben und schließlich auf Mai 1941 terminiert, obwohl beide in Brest liegenden Schlachtschiffe noch nicht einsatzbereit waren. Auch die Idee, auf die Endausrüstung der *Tirpitz* – dem Schwesterschiff der *Bismarck* – zu warten, wurde letztlich aus Zeitgründen verworfen.

London ist informiert

Am 18. Mai 1941 liefen das Schlachtschiff *Bismarck* und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* unter Führung des Flottenchefs, Admiral Günther Lütjens, aus Gotenhafen aus. Großadmiral Raeder hatte befohlen, zunächst unter die norwegische Küste zu laufen, um im Schutz des dort notorisch schlechten Wetters die Dänemarkstraße zu passieren und in den Atlantik vorzustoßen. Zerstörer eines Sicherungsgeleits schützten die beiden „Dickschiffe“ beim Auslaufen.

Die Geheimhaltung des Unternehmens war durch den schwedischen Flugzeug-Kreuzer *Gotland* im nördlichen Kattegat frühzeitig vereitelt worden, die Informationen gelangten rasch nach London, sodass die britische Admiralität nunmehr den Durchbruchsversuch der deutschen Einheiten in den Atlantik verhindern konnte.

Am Morgen des 21. Mai ankerte die Kampfgruppe in den Fjorden vor Bergen, wo *Prinz Eugen* Treibstoff und Versorgungsgüter aufnahm. Dass die *Bismarck*, die hier ihren Tarnanstrich in ein dunkles Grau verwandelte, auf zusätzlichen Treibstoff verzichtete, sollte sich als folgenschwerer Fehler erweisen. Britischen Aufklärungsflugzeugen gelang es, die Kampfgruppe im Korsfjord bei Bergen zu sichten; das Auslaufen des Verbandes im Schutz der Dunkelheit blieb den Briten allerdings verborgen, obwohl sie nur eine Stunde später einen Luftangriff auf Bergen geflogen hatten.

In den frühen Morgenstunden des 22. Mai entließ Admiral Lütjens die Geleitzerstörer nach Trondheim und setzte den Marsch in Richtung Dänemarkstraße fort. Erst als er die Packeisgrenze erreicht hatte, bemerkten die Briten, dass die Gruppe die Fjorde Bergens verlassen hatten. Da die Luftpatrouillen zwischen den Shetlands und Färöer sowie zwischen Färöer und Island keine feindlichen Schiffsbewegungen feststellen konnten, schloss die Navy-Führung folgerichtig, dass die Deutschen wohl den Weg in den Atlantik durch die Dänemarkstraße wählen würden. Dennoch stationierte Admiral John Tovey eine Kreuzergruppe (*Birmingham, Manchester* und *Arethusa*) zwischen Färöer und Island. Die nördlich von Island ausgelegten Minensperren würden die deutschen Einheiten weit unter die Packeisgrenze abdrängen, wo sie von den Schweren Kreuzern *Suffolk* und *Norfolk* erwartet würden.

Toveys Kalkül

So das Kalkül Toveys, der die unter seinem Kommando stehende Kampfgruppe (*King George V, Victorious, Repulse*, vier Leichte Kreuzer und sechs Zerstörer) südlich von Island stationierte. Er befahl außerdem Admiral Lancelot Hollands Verband (*Hood, Prince of Wales* und sechs Zerstörer), der bereits am 21. Mai ausgelaufen war, an den Ausgang der Dänemarkstraße. Gegen 19:30 Uhr am Abend des 23. Mai sichtete zunächst *Suffolk* die Deutschen, eine Stunde später auch *Norfolk*. Die britischen Schiffsführungen infor-

HINTERGRUND Angriffe der „Swordfish“-Doppeldecker

Lufttorpedos der „Swordfishes“ trafen relativ wirkungslos mittschiffs, aber erfolgreich in die Ruderanlage. Torpedobomber und Aufklärungsdoppeldecker vom Typ Fairey „Swordfish“ Mk II mit 760 PS und 224 km/h Höchstgeschwindigkeit waren seit 1936 im Einsatz. Die Royal Navy verwendete zu Kriegsbeginn dieses stoffbespannte, dreisitzige Flugzeug als einzigen Torpedobomber. Es war eine Ironie der Geschichte, dass verhältnismäßig veraltete britische Doppeldecker dem modernsten deutschen Schlachtschiff zum Verhängnis wurden. Um die Schäden der *Bismarck* zu beheben, entschied sich Flottenchef Lütjens, St. Nazaire anzulaufen, weil dort eine von der Größe her geeignete Dockanlage („Normandiedock“) für Reparaturarbeiten an Großkampfschiffen vorhanden war.



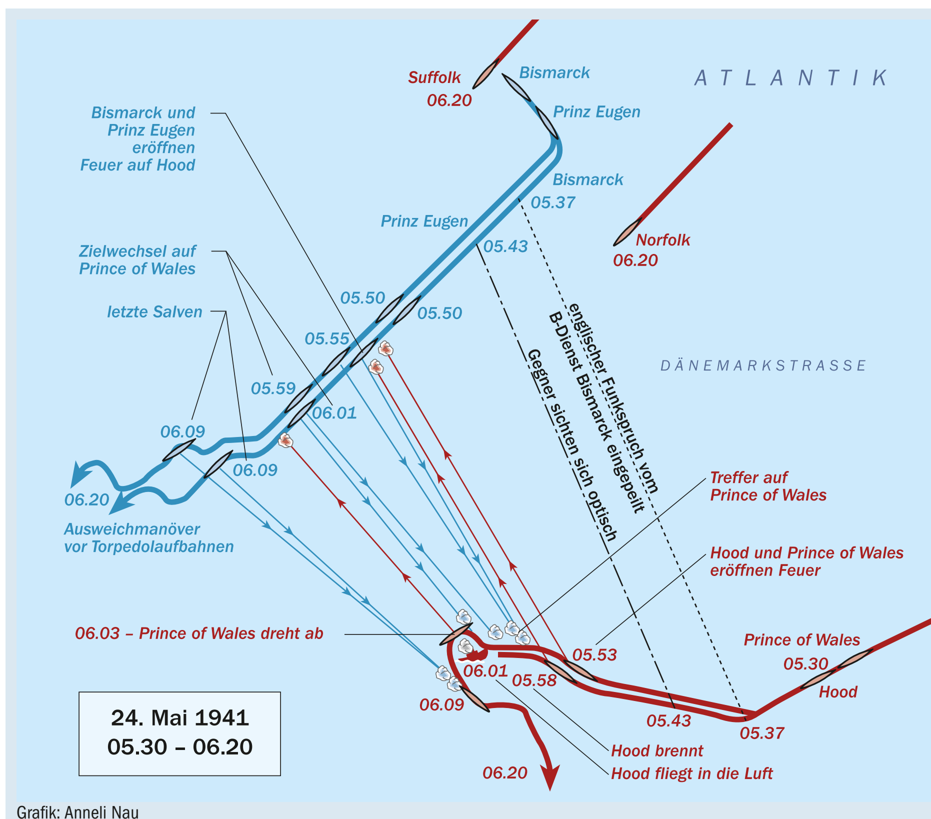
VERALTET: Die „Swordfish“ galt als überholt, leistete aber wertvolle Dienste Foto: dpa

mierten Hollands Einheiten, die sofort auf Abfangkurs gingen. *Bismarck* gelang es nicht, ihre Fühlunghalter abzuhängen – *Suffolk* und *Norfolk* befanden sich außerhalb der deutschen Artillerie-Reichweite und hielten Radar-Kontakt.

Hollands Verband eröffnete in den frühen Morgenstunden des 24. Mai aus einer Kampfentfernung von etwa 230 Hektometern (23 Kilometer) das Feuer auf die deutschen Schiffe und staffelte weiter heran. Das von *Bismarck* und *Prinz Eugen* erwiderte Feuer wies nur geringe Streuungen auf und konnte daher erste Treffer platzieren. Die britischen Schlachtschiffe liefen in einem so spitzen Winkel auf den Gegner zu, dass *Hood* nur die beiden vorderen Türme ihrer schweren Artillerie (50 Prozent der Hauptbewaffnung!) zum Einsatz bringen konnte. Der Schlachtkreuzer wollte offensichtlich auf schnellstem Weg die Gefechtsdistanz in den Bereich verkürzen, wo die deutschen Geschosse nur im flachen Winkel einschlugen und wegen der starken Seitenpanzerung der *Hood* folgenlos bleiben würden. Dabei beging der britische Verbandschef den taktischen Fehler, dass er die *Prinz Eugen* als deutsches Spitzenschiff irrtümlicherweise für die *Bismarck* hielt (beide besaßen zum Verwechseln ähnliche Silhouetten) und sich auf den Schweren Kreuzer einschoss.

Die zunächst unbehelligte *Bismarck* konnte sich daher ungehindert auf die *Hood* einschießen. Gegen 6 Uhr waren die Briten auf 156 Hektometer (15,6 Kilometer) an die Deutschen herangekommen, als die fünfte Vollsalve der *Bismarck* in die achteren Munitionsmagazine der *Hood* einschlug. Das größte britische Schiff seiner Zeit – ehrfurchtsvoll *Mighty Hood* genannt – brach Augenzeugenberichten zufolge in zwei Teile auseinander und sank binnen weniger Minuten; von 1.419 Angehörigen der Besatzung überlebten nur drei Mann.

SEESCHLACHT Gefecht in der Dänemarkstraße



Grafik: Anneli Nau

Hood versenkt

Der nunmehr taktisch weit überlegene deutsche Verband konzentrierte sein Feuer auf die *Prince of Wales*, die nach mehreren Treffern schwarz qualmend abdrehte. Admiral Lütjens versäumte es, die *Prince of Wales* niederzukämpfen, vielmehr befolgte er die Weisung der Seekriegsleitung zum Abbruch des Gefechts. Raeder wollte das wertvolle Schiff nicht unnötig gefährden.

Die im Seegebiet stehenden britischen Einheiten hielten weiter Fühlung mit dem deutschen Kampfverband, um Toveys Schiffen Gelegenheit zu geben, näher heranzustaffeln. Die Deutschen durften nach dem schmerzlichen Verlust der *Hood* auf keinen Fall entkommen! Dazu hatte die britische Admiralität aus Gibraltar die Force „H" mit *Renown, Ark Royal* und *Sheffield* sowie von den auf Ausweichkurse befohlenen Konvois die Schlachtschiffe *Rodney, Ramilles, Revenge* sowie die Kreuzer *Edinburgh* und *Dorsetshire* auf den vermuteten Kurs der *Bismarck* angesetzt.

ENTSCHLUSS FÜR REPARATUR

Um die Schäden an der *Bismarck* beheben zu lassen, entschied Admiral Lütjens, St. Nazaire anzulaufen, weil dort eine von der Größe her geeignete Dockanlage („Normandiedock") für Reparaturarbeiten vorhanden war.

Das deutsche Schlachtschiff hatte während des Gefechtes zwei schwere Treffer erhalten, von denen einer die Höchstgeschwindigkeit auf 28 Knoten herabsetzte. Zudem lief nach dem Ausfall von Ölzellen Öl aus einem Bunker aus, sodass die *Bismarck*, in deren Vorschiff Wasser eindrang und die deswegen mit neun Grad Krängung fuhr, eine verräterische Ölspur hinter sich herzog. In dieser Situation entschloss sich Lütjens, den „Prinzen" in südlicher Richtung zur eigenständigen Kreuzerkriegsführung zu entlassen und selbst mit der *Bismarck* in Richtung St. Nazaire zur Instandsetzung abzulaufen. Der Schwere Kreuzer konnte gegen Mittag des 24. Mai unerkannt in Richtung Süden entkommen und erreichte zehn Tage später Brest.

Die Schiffsführung auf der *Bismarck* kämpfte vergebens darum, ihre Verfolger abzuschütteln: Die Briten hielten mit *Suffolk, Norfolk* und *Prince of Wales* weiterhin Radarfühlung und setzten Flugzeuge des Trägers *Victorious* gegen das Schlachtschiff ein. Ein Torpedoangriff um Mitternacht des 25. Mai – dem Geburtstag von Lütjens – verlief zwar wirkungslos, verdeutlichte dem deutschen Flottenchef aber seine schwierige Lage. Zwei Zufälligkeiten bedingten eine unabsehbare Entwicklung: Gegen 3 Uhr begannen die Briten aufgrund einer vermuteten deutschen U-Boot-Bedrohung Zickzackkurse zu fahren – zur gleichen Zeit entschloss sich Lütjens zu einem Ausbruchsversuch, indem er nach Steuerbord einen Vollkreis fuhr.

Jetzt verlor der Gegner die Erfassung durch Radar, was Lütjens allerdings nicht realisierte, da er in Unkenntnis radartechnischer Grundlagen die empfangenen Impulse des Feindes als dessen Ortung interpretierte. Außerdem handelte er die ganze Zeit über

UNTERGANG Der letzte Kampf der *Bismarck*



Grafik: Anneli Nau

im Bewusstsein, den Briten wäre seine Position bekannt, sodass er keine Gefahr darin erkannte, längere Funksprüche, unter anderem eine Lagebeurteilung, absetzen zu lassen. So konnten britische Funkpeilstellen die Position der *Bismarck* erneut bestimmen. Da Toveys Navigationsoffizier durch einen Übertragungsfehler den Standort allerdings zu weit nördlich veranschlagte, gewannen die britische Admiralität und der in See stehende Verbandsführer den Eindruck, die *Bismarck* wolle auf nordnordöstlichem Kurs nach Deutschland zurücklaufen.

Nachdem der Irrtum bemerkt worden war, hatte der Bezwinger der *Hood* bereits mehrere Stunden Vorsprung in südöstlicher Richtung herausgefahren, musste aber mit dem Treibstoff haushalten. Welche Möglichkeiten die *Bismarck* in dieser Situation mit vollen Tanks gehabt hätte, lässt sich nur erahnen; jetzt rächte sich jedenfalls, dass Lütjens ein Nachbunkern weder an der nordnorwegischen Küste noch bei dem im nördlichen Eismeer stationierten Tanker *Weißenburg* zugelassen hatte. So war es ihm jetzt unmöglich, mit höheren Fahrtstufen den hartnäckigen Verfolgern eventuell doch noch zu entkommen.

Die gegnerischen Einheiten litten ebenfalls unter sich einstellender Treibstoffknappheit, sodass sich Tovey genötigt sah, seine Kreuzer und Träger nach England und die *Repulse* nach Halifax zu schicken; die beschädigte *Prince of Wales* entließ er ebenfalls. Als Ersatz zog die Navy-Führung fünf Zerstörer unter dem Befehl von Captain Philip Vian von Geleitaufgaben ab.

Torpedotreffer

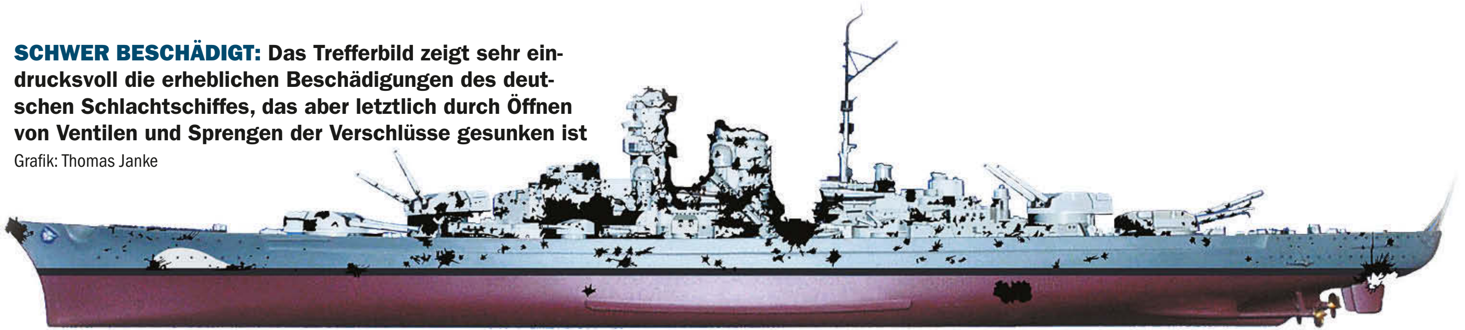
Am Nachmittag des 25. Mai passierte die *Bismarck* unbemerkt zwischen Rodney und Edinburgh, die jeweils etwa 100 Seemeilen voneinander entfernt suchten. Es schien, als stünde den Briten nunmehr lediglich die aus Gibraltar nach Norden laufende Force „H“ mit dem Schlachtkreuzer *Renown*, dem Träger *Ark Royal* und dem Kreuzer *Sheffield* zur Verfügung, um dem deutschen Flaggschiff wirkungsvoll den Weg zu versperren. Im schlechten Wetter konnte der Verband jedoch nur mit verminderter Fahrt laufen; bis zum anderen Morgen hatten die Briten kein klares Lagebild über die Position der *Bismarck*. Gegen 10:30 Uhr des 26. Mai meldete ein „Catalina“-Flugboot des Coastal Command die Sichtung eines Schlachtschiffes etwa 750 Seemeilen westlich von Brest. Admiral Tovey fuhr hinterher, während Vian mit seinen Zerstörern auf direkten Abfangkurs ging.

Die „Swordfish“-Flugzeuge der *Ark Royal* hielten zunächst nur Fühlung, waren aber angewiesen, mit einem gezielten Angriff die *Bismarck* in ihrer Geschwindigkeit zu beeinträchtigen. Irrtümlich, aber ohne Schaden anzurichten, griffen Flugzeuge zunächst die *Sheffield* an, ehe gegen 21 Uhr zwei Lufttorpedos das deutsche Schlachtschiff beinahe wirkungslos mittschiffs, aber mit voller Wucht in die Ruderanlage trafen. Das verklemmte, hochempfindliche Rudersystem und die schwere See zwangen die *Bismarck* auf nördlichen Kurs – und ermöglichten den Briten somit ein schnelles Herankommen. Der von Vian befehligte Verband versuchte in



NACH DEM GEFECHT: ***Bismarck*, infolge der Treffer stark vorderlastig, setzt sich wieder an die Spitze. So sahen die Männer von *Prinz Eugen* das Flaggschiff zum letzten Mal, bevor sich der Schwere Kreuzer in einer Regenbö befehlsgemäß absetzte** Foto: dpa

SCHWER BESCHÄDIGT: Das Trefferbild zeigt sehr eindrucksvoll die erheblichen Beschädigungen des deutschen Schlachtschiffes, das aber letztlich durch Öffnen von Ventilen und Sprengen der Verschlüsse gesunken ist
Grafik: Thomas Janke



der Nacht mehrere Torpedotreffer anzubringen, allerdings erfolglos. Lütjens geschickte Feuerleitung verhinderte, dass die feindlichen Zerstörer zu dicht aufschließen konnten, um sich in eine günstige Schussposition zu bringen.

Eilig in der Nähe zusammengezogene U-Boote waren entweder aufgrund Torpedomangels oder zu großer Entfernungen vom Gefechtsfeld nicht mehr in der Lage, dem Schiffsriesen zu helfen. Lütjens erbat um 7:10 Uhr des 27. Mai, ein U-Boot zur Rettung des Kriegstagebuches (KTB) zu entsenden. Zuvor hatte er gemäß dem eingangs erwähnten Raeder-Befehl in einem Funkspruch an die Seekriegsleitung deutlich gemacht, dass er mit dem Schiff bis zur letzten Granate weiterkämpfen werde. Um 8:49 Uhr eröffneten die schweren britischen Einheiten *Rodney* und *King George V* auf 200 Hektometer (20 Kilometer) das Feuer. Durch Treffer auf dem Artilleriestand konnte die *Bismarck* keine gezielte Gegenwehr mehr leisten. Was bis 10:22 Uhr geschah, war ein regelrechtes Zusammenschießen: Salve auf Salve schlug in das waidwunde Schiff ein, Torpedos der *Dorsetshire* rissen die Seitenwände auf.



ÜBERLEBT: Der Schwere Kreuzer *Dorsetshire* und der Zerstörer *Maori* nahmen 110 Überlebende der *Bismarck* auf, bevor die Rettungsaktion wegen drohender U-Boot-Gefahr abgebrochen werden musste Foto: dpa

Hitlers Vorwürfe

Die Artillerietreffer und die Torpedos leiteten schließlich den Untergang der *Bismarck* ein, der durch Selbstsprengungen und Öffnen von Ventilen an Bord beschleunigt wurde. Um 10:36 Uhr sank das Flaggschiff der Kriegsmarine westlich von Quessant (Ushant) – und mit ihm 2.106 Mann. 110 Mann nahmen *Dorsetshire* und der Zerstörer *Maori* auf, ehe sie wegen drohender U-Boot-Gefahr abliefen. Später retteten das Wetterbeobachtungsschiff *Sachsenwald* und U 74 weitere fünf beziehungsweise drei Mann. Eine Rettungsaktion des spanischen Schweren Kreuzers *Canarias* brachte kein Ergebnis mehr.

> „Schiff manövrierunfähig. Wir kämpfen bis zur letzten Granate. Es lebe der Führer."
>
> Admiral Lütjens, 26. Mai 1941, 21:40 Uhr

Die Seekriegsleitung musste sich von Hitler schwere Vorwürfe gefallen lassen. Hauptkritikpunkt war, dass der deutsche Kampfverband die beschädigte *Prince of Wales* nicht verfolgt und vernichtet hatte; daraufhin leitete die Skl eine Untersuchung der Vorgänge ein und erließ eine Marinedienstvorschrift, in der Verfolgung und Vernichtung feindlicher Kriegsschiffe angeordnet wurden.

Das Unternehmen „Rheinübung" war hinsichtlich der verfügbaren Schiffseinheiten unter ungünstigen materiellen Voraussetzungen begonnen und maßgeblich von der Idee geleitet worden, den im Winter 1940/41 verzeichneten Versenkungsziffern zumindest vergleichbare folgen zu lassen. Diese großen Pläne scheiterten nicht nur wegen eines unglücklichen Torpedotreffers in die Ruderanlage. Gründe waren auch die britischen Luftangriffe auf die in Brest liegenden Schiffe sowie die schiere Zahl an Schlachtschiffen, Flugzeugträgern und Kreuzern, die der Royal Navy zur Verfügung standen.

Admiral Lütjens führte den Befehl der Seekriegsleitung aus und folgte strikt dem Operationsplan für den Handelskrieg im Atlantik, Gefechtshandlungen mit feindlichen schweren Einheiten tunlichst zu vermeiden. Das finale Handeln des Flottenchefs – Kampf bis zur letzten Granate und damit einhergehend der Untergang von Schiff und Besatzung – entsprach voll und ganz den Parametern einer systemtreuen Haltung gegenüber dem NS-Regime. Das (heute vorhandene und unabdingbare) Verantwortungsbewusstsein für die ihm anvertrauten Soldaten besaß für ihn, sicherlich ohne böse Absichten, keine herausragende Bedeutung.

„Kampf bis zur letzten Granate"

Mag die Katastrophe des Schlachtschiffes *Bismarck* bis 1945 und lange darüber hinaus als heldenhaft glorifiziert und als ehrenvoll stilisiert worden sein, so stellt sich nach 75 Jahren eine entscheidende Frage: Kann eine geistige Grundhaltung, die sich allein an dem oktroyierten Ehrenkodex mit unbedingter Pflichterfüllung und Befehlstreue orientiert, soldatisch überhaupt vorbildlich sein? Wird dadurch eine nüchtern zielgerichtete militärische Lagebeurteilung zur Gefechtsführung vielleicht überlagert oder sogar verhindert?

Der *Bismarck* haftete seit ihrer Indienststellung der Mythos an, unsinkbar zu sein. Hierin zeigte sich zum einen das ungetrübte Selbstbewusstsein deutscher Ingenieure und zum anderen die in der Hitler-Diktatur zur Gewohnheit gewordene, maßlose Überschätzung aller deutschen Kriegserzeugnisse, die mit tatkräftiger Unterstützung der Propagandamaschinerie stets mit Superlativen belegt wurden.

„Rheinübung" war die letzte Operation schwerer Seestreitkräfte der Kriegsmarine im Atlantik. Trotz seines taktischen Erfolges mit der Versenkung der *Hood* und schwerer Beschädigungen der *Prince of Wales* hatte Lütjens das Unternehmen abbrechen müssen und trug die Verantwortung für die Katastrophe. Für die Gegenseite war die Ausschaltung des modernsten und kampfkräftigsten deutschen Schiffes zweifellos ein Erfolg. ⚓

Aufbruch im Mittelalter

In der neuen Welt

Wer der erste Europäer war, der amerikanischen Boden betrat, ist bis heute umstritten. Möglicherweise war es aber ein grönländischer Wikinger mit Namen Leif Eriksson, der um das Jahr 1000 das nordamerikanische Festland erreichte und dort eine Niederlassung errichtete – so berichten jedenfalls die nordischen Sagas Von Dr. Jann Markus Witt

KRAFTVOLL: Vor der Hallgrimskirche in Reykjavik erinnert diese monumentale Statue an den berühmten Seefahrer Foto: dpa



Zwischen 800 und 1050 n. Chr. hielten die nordischen Völker aus dem Gebiet, das heute die skandinavischen Länder Dänemark, Schweden und Norwegen umfasst, ihren dramatischen Einzug in die europäische Arena. Während des 8. Jahrhunderts hatten sich die Handelskontakte der Skandinavier nach Mittel- und Westeuropa intensiviert.

Dadurch gelangten nicht nur Waren, sondern auch Nachrichten über lohnende Ziele für Beutezüge wie wohlhabende Klöster und reiche Handelsplätze in den Norden. Den nordischen Händlern folgten bald Seeräuber, die als „Wikinger" berüchtigt wurden. Doch die Wikinger waren nicht nur furchtlose Totschläger, sondern auch wagemutige Kaufleute, die mit Süd- und Westeuropa Handel trieben und Eisen, Wetzsteine und Kochgeräte aus Speckstein gegen Luxusartikel aus dem südlicheren Europa, beispielsweise Wein oder Glasgefäße, eintauschten. Ein Beleg für den Aufschwung des Handels seit dem 8. Jahrhundert ist die Entstehung einer ganzen Reihe von Handelsniederlassungen rund um die Ostsee.

Zugleich erschlossen diese skandinavischen Seefahrer auch neue Siedlungsräume im Nordatlantik. Voraussetzung dafür waren seetüchtige Schiffe, die für die gefahrvollen Fahrten über den Nordatlantik geeignet und groß genug waren, um ganze Familien mit all ihrer Habe und ihren Haustieren an Bord zu nehmen. Ermöglicht wurden die

STÜRMISCHE ÜBERFAHRT: **Dramaturgische Überhöhung im Stil der Historienmalerei des 19. Jahrhunderts: So soll Leif Eriksson Amerika entdeckt haben. Gemälde von Christian Krohg, 1893**

Foto: dpa

MIT SCHNELLEN KRIEGSSCHIFFEN: Erik der Rote, Leifs Vater, vor Grönland Foto: dpa

Fahrten der Wikinger durch ihr nautisches Können und ihre überlegene Schiffbautechnik. Charakteristisch für den skandinavischen Schiffbau waren die Klinkerbauweise sowie die symmetrischen Vorder- und Achtersteven. Im Gegensatz zu heutigen Schiffen waren die Wikingerschiffe nicht als starre Körper konstruiert, sondern passten sich durch eine elastische Bauweise den Wellenbewegungen an, sodass sie gleichsam auf den Wellen ritten, statt sie zu durchpflügen. Mit Fug und Recht kann man diese eleganten Schiffe als frühmittelalterliche Hochtechnologie bezeichnen.

Seetüchtige Schiffe

Bis zum Ende des 8. Jahrhunderts hatten die Skandinavier mehrere Schiffstypen für unterschiedliche Verwendungszwecke entwickelt. Neben den schnellen, schlanken Kriegsschiffen, den „Lang-“ oder „Drachenschiffen“, die gesegelt und gerudert werden konnten, gab es spezielle Handelsschiffe. Dieser auch als „Knorr“ bezeichnete, rundliche Schiffstyp war nicht auf Schnelligkeit, sondern ganz auf Ladekapazität und Seetüchtigkeit ausgerichtet. Ein breites Rahsegel, das an einem feststehenden Mast aufgeriggt war, gab dem Schiff den Antrieb. Diese robusten Frachtsegler waren sogar für die Reisen auf dem stürmischen Nordatlantik geeignet. Zwischen hohen Halbdecks vorn und achtern lag mittschiffs der offene Laderaum. Je nach Größe konnten diese Schiffe zwischen 20 und 50 Tonnen Ladung aufnehmen, wobei sie nur eine kleine Mannschaft von vier bis zwölf Mann benötigten.

ERSTKLASSIGE SEEFAHRER

Die Wikinger waren Meister des Schiffbaus. Der Drachenkopf auf dem Ende des Vorderstevens gilt heute als Symbol für alles, was mit den Wikingern und ihrem Zeitalter in Verbindung gebracht wird.

Im 9. Jahrhundert hatten sich die Skandinavier auf den Färöer-Inseln und den Shetland-Inseln niedergelassen und um 860 auch Island entdeckt. Der erste Wikinger, der von Island berichtete, hieß Naddod. Auf einer Reise von Norwegen zu den Färöern war er vom Kurs abgekommen und hatte eine un-



bekannte Küste gesichtet, war aber nicht an Land gegangen. Wenig später verschlug es einen zweiten Seefahrer namens Gardar Svarsson auf einer Fahrt zu den Hebriden nach Island, wo er auf Hinterlassenschaften irischer Mönche stieß. Als erster Skandinavier ließ sich Ingolf Arnarson auf Island nieder. Um 874 errichtete er sein Haus dort, wo sich heute die Hauptstadt Reykjavik erhebt. Weitere Siedler folgten, die hier unbebauten Boden für Ackerbau und Viehzucht vorfanden. Bereits um 930 hatte sich auf der Insel ein kleines, aber blühendes Gemeinwesen entwickelt.

Erkundungsreise

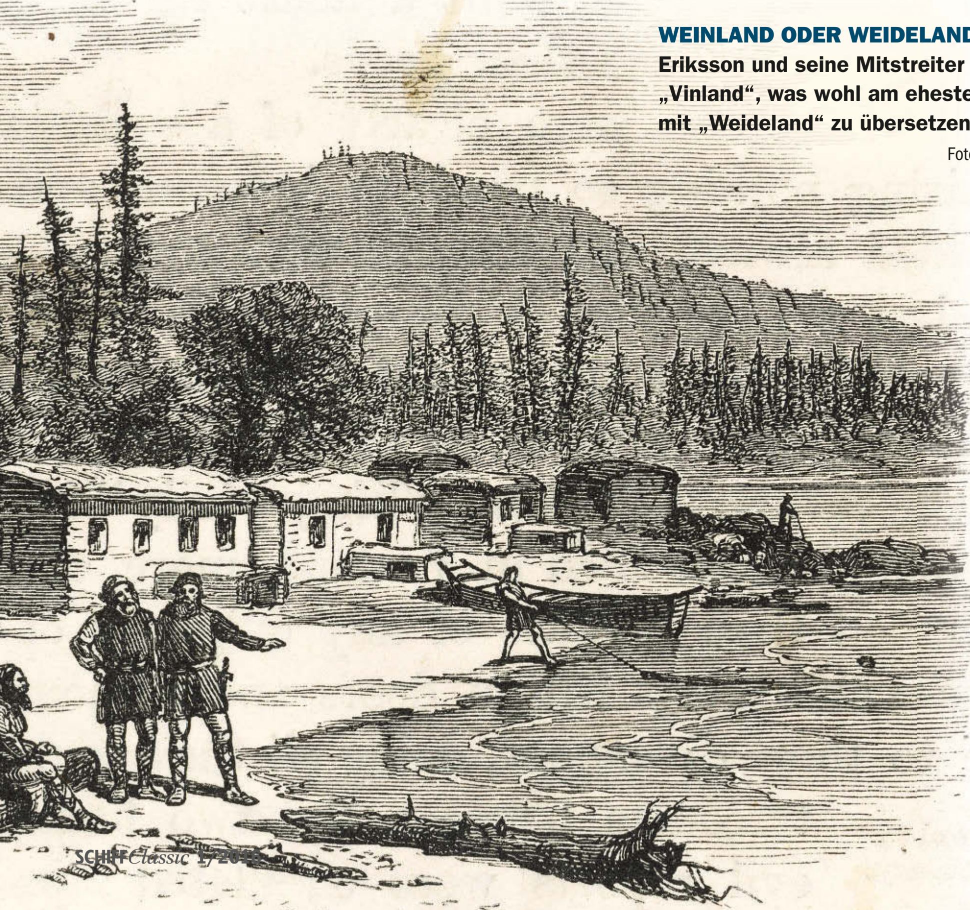
Um das Jahr 960 ließ sich auch der Norweger Thorvald Asvaldsson mit seiner Familie auf Island nieder. Er hatte seine Heimat verlassen müssen, nachdem er seinen Nachbarn im Streit erschlagen hatte. Offenbar vererbte sich seine aufbrausende Art auf seinen Sohn Erik, genannt der Rote, denn auch er geriet auf Island in Schwierigkeiten mit seinen Nachbarn Eyjiolf und Holmgang-Hrafn. Weil die beiden einige seiner Knechte umgebracht hatten, erschlug Erik aus Rache Eyjiolf und Holmgang-Hrafn. Wegen dieser Mordtat wurde er 982 für drei Jahre aus Island verbannt.

Weil er von einem Seemann namens Gunnbjörn, der bei der Jagd nach Walrossen weit nach Westen abgetrieben worden war, von einer unbekannten Küste gehört hatte, ging er auf eine Erkundungsreise. Tatsächlich fand er das neue Land und erkundete es drei Jahre lang, bevor er nach Island zurückkehrte. Hier berichtete er von dem neuen Land, das er Grönland, also „Grünes Land“ genannt hatte, in der Hoffnung, Männer und Frauen zu finden, die sich dort gemeinsam mit ihm und seiner Familie eine Heimat schaffen wollten.

Tatsächlich folgten ihm um 985 etwa 400 bis 500 wagemutige Siedler auf die Fahrt in das neue Land. Wie riskant Seereisen damals waren, zeigt die Tatsache, dass von den insgesamt 25 Schiffen, mit denen Erik aufgebrochen war, nur 14 ihr Ziel erreichten. Die Überlebenden ließen sich in zwei Kolonien, der Ostsiedlung (*Estribygd*) und der Westsiedlung (*Vestribygd*), nieder, um dort wo es möglich war, Ackerbau, vor allem aber Viehzucht zu betreiben. Damals gab es an der Küste ausreichend Weideland für die Viehhaltung, sodass Eriks Benennung der Insel nicht völlig unzutreffend war.

Unbekanntes Land

Als im Jahr darauf der Kaufmann Bjarni Herjolfsson seinen Eltern, die mit Erik dem Roten nach Grönland gezogen waren, einen Besuch abstatten wollte, wurde sein Schiff durch widrige Winde in südwestlicher Richtung vom Kurs abgetrieben. Als er endlich Land sichtete, war es jedoch nicht die erwartete Felsenküste Grönlands, sondern eine dicht bewaldete Gebirgslandschaft, weshalb Bjarni Kurs nach Norden nahm, bis er erneut an die Küste eines unbekannten, kargen Lan-



WEINLAND ODER WEIDELAND? Eriksson und seine Mitstreiter in „Vinland“, was wohl am ehesten mit „Weideland“ zu übersetzen ist Foto: dpa

RAUE BURSCHEN? Die Wikinger



MIT HELM UND VOLLBART: Die skandinavischen Krieger unternahmen vom 8. bis zum 11. Jahrhundert Plünderungs- und Eroberungszüge durch ganz Europa und beherrschten als Pioniere der Seefahrt wichtige Handelsrouten Foto: dpa

Das nordische Wort „vikingr“ benennt keine Volkszugehörigkeit, sondern einen Zustand. Es bedeutet „Seekrieger” oder auch „Heerfahrt zur See“. Früher nahm man an, dass die Überbevölkerung Skandinaviens der Grund für die Wikingerzüge gewesen sei, doch gilt diese Theorie inzwischen als widerlegt. Heute geht man davon aus, dass das wichtigste Motiv für eine Wikingfahrt die Hoffnung auf schnellen Reichtum war. Oft waren es wohl jüngere Söhne ohne Aussicht auf ein Erbe, die in der Ferne ihr Glück suchten.

Der erste Wikingerangriff war die brutale Plünderung des friedlichen Klosters Lindisfarne an der Ostküste Englands im Jahr 793; zahllose weitere Angriffe folgten. Aus heiterem Himmel überfielen die Seefahrer aus dem Norden friedliche Dörfer und Städte. Die skandinavischen Seekrieger terrorisierten eine Welt, die zwar an Krieg gewöhnt war, nicht aber an die Guerilla-Taktik der Wikinger. Das Überraschungsmoment spielte dabei eine große Rolle. Einem raschen Angriff vom Meer her mit Schiffen, die ohne Hafen auskamen und sich deshalb dort der Küste nähern konnten, wo man sie am wenigsten erwartete, folgte ein ebenso rascher Rückzug, bevor es zur Gegenoffensive kommen konnte. Anfänglich verschwanden die Wikinger nach den Überfällen mit ihrer Beute, später begannen sie jedoch zu überwintern und ließen sich sogar dauerhaft in den eroberten Gebieten nieder.

Christliche Moralvorstellungen hatten für die heidnischen Wikinger keine Bedeutung. Ein Raubzug war in ihren Augen keine Sünde, sondern eine ehrenvolle Beschäftigung für einen Krieger. Ebenso galt Reichtum als sichtbares Zeichen göttlicher Gunst. Zudem konnte die Beute als Mittel der politischen Auseinandersetzung genutzt werden, etwa um sich eine große Gefolgschaft zu sichern. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurden die Wikingerzüge oft von nicht erbberechtigten oder bei Thronstreitigkeiten unterlegenen Mitgliedern skandinavischer Königsfamilien angeführt.



IN DIE NEUE WELT: Leifs jüngerer Bruder Thorwald auf seiner ersten Entdeckungsreise Foto: dpa

des kam. Von hier aus segelte er nach Osten und erreichte schließlich Grönland.

Diese Geschichte hörte einige Jahre später Leif, einer der drei Söhne Eriks des Roten, und beschloss, nach dem unbekannten Land zu suchen. Er rüstete ein Schiff aus und ging im Jahr 1000 mit einigen Gefährten auf Entdeckungsreise. Allem Anschein nach war Leif Eriksson ein wagemutiger und unternehmungslustiger Mann. Bei einer Reise nach Norwegen war er zum Christentum übergetreten und hatte vom norwegischen König Olaf I. Tryggvasson den Auftrag erhalten, die Bewohner Grönlands zum neuen Glauben zu bekehren. Seine Mutter ließ sich ebenfalls taufen und errichtete auf dem heimischen Hof Brattahlid die erste Kirche Grönlands. Dem Wunsch seiner Frau entsprechend, konvertierte auch Erik der Rote kurz vor seinem Tod zum Christentum.

Grönlandsaga

Trotz seines für damalige Verhältnisse hohen Alters von rund 50 Jahren hatte Leifs Vater Erik ebenfalls an der Fahrt zu den unbekannten Gestaden im Westen teilnehmen wollen, doch war er kurz vor dem Auslaufen vom Pferd gestürzt. Da dies als böses Omen galt, entschloss er sich, zu Hause zu bleiben. Erik der Rote starb um 1003 auf seinem Hof Brattahlid.

Die genaue Route, die Leif Eriksson wählte, ist unbekannt. Offenbar segelte er jedoch zunächst die Westküste Grönlands entlang, bis er in eine öde Gegend gelangte, der er den Namen *Helluland* oder „Steinland" gab. Mit dem Beiboot ging er an Land und war damit vermutlich der erste Europäer, der nordamerikanischen Boden betrat. Möglicherweise handelte es sich um den nordöstlichen Teil Kanadas, vielleicht um Labrador oder Baffinland. Von hier aus nahm Leif Erikson Kurs nach Süden, bis er eine neue, unbekannte Küste erreichte, die er als *Markland* oder „Waldland" bezeichnete, das Historiker als die Halbinsel Nova Scotia identifiziert haben. Anschließend segelte Leif Eriksson zwei Tage weiter nach Süden, bis er schließlich eine Gegend erreichte, die er *Vinland* taufte. Anschaulich beschreibt die „Grönlandsaga" die Ankunft der Wikinger in dem neuen, unbekannten Land: „Sie gingen an Land und sahen sich um. Das Wetter war schön. Tau lag auf dem Gras und als Erstes rissen sie etwas davon aus und führten es zum Mund. Es schien das Süßeste zu sein, was sie je geschmeckt hatten! Dann gingen sie zum Schiff zurück und segelten in die Meerenge, die zwischen der Insel und der zum Norden hin vorspringenden Landzunge lag."

NAVIGATION DER WIKINGER

Bei Reisen in unbekannte Gewässer bediente man sich eines Lotsen, das heißt des Rates von einem Mitfahrer, der bereits Erfahrungen hatte.

Bis heute wird darüber diskutiert, was der Name *Vinland* bedeutet. Einige Forscher haben diesen als „Weinland" übersetzt, es spricht jedoch einiges dafür, dass die Deutung als „Gras-" oder „Weideland" zutreffender ist, da *vin* mit einem kurzen „i" im Altnorwegischen soviel wie „Gras" oder „Wiese" bedeutet. Auch die genaue Lage *Vinlands* ist unbekannt; sicher ist nur, dass es auf dem amerikanischen Festland lag, vermutlich irgendwo zwischen Nova Scotia und Neuengland. Eine genauere Identifikation ist schwierig, weil die Quellen nur sehr knappe und widersprüchliche Angaben enthalten.

Leif Eriksson und seine Männer bauten Häuser und erkundeten die Umgebung. Sie waren damit vermutlich die ersten Europäer, die sich zumindest zeitweilig in Amerika niederließen. Er schildert dieses Land als fruchtbar, mit Flüssen voller Fische und ei-

nem angenehmen Klima. Nachdem sie in *Vinland* überwintert hatten, machten sich Leif und seine Männer mit einer Ladung Holz, woran im baumlosen Grönland großer Mangel herrschte, auf die Heimreise. Wieder auf Grönland angekommen, erfuhr Leif Eriksson, dass sein Vater inzwischen gestorben war, sodass er den elterlichen Hof Brattahild übernehmen musste. Hier starb er um das Jahr 1020.



WIDERSTAND: Auf der zweiten Fahrt nach Vinland wurde Thorwald von Einheimischen erschlagen. Danach dauerte es 500 Jahre, bis wieder ein Europäer das Land betrat Foto: dpa

Auf den Spuren des Bruders

An Leifs Stelle unternahm sein jüngerer Bruder Thorwald eine zweite Fahrt nach *Vinland*, wo er jedoch von Einheimischen erschlagen wurde. Auch sein zweiter Bruder Thorstein segelte nach *Vinland*, er starb jedoch während der Reise an einer Krankheit. Gleichwohl unternahmen die wagemutigen Grönländer weitere Fahrten in das entdeckte Land. Gudrid, die Witwe Thorwalds, hatte inzwischen den isländischen Kaufmann Thorfin Karlsnefi geheiratet. Gemeinsam segelten sie mit drei Schiffen sowie 60 Männern, fünf Frauen und zahlreichen Haustieren nach *Vinland*, um sich dort dauerhaft niederzulassen. Sie errichteten eine Siedlung, doch schon bald kam es zum Streit mit der einheimischen Bevölkerung, sodass Gudrid und Thorfin die Kolonie schließlich aufgaben und nach Grönland zurückkehrten.

Nun unternahm Eriks uneheliche Halbschwester Freydis Eriksdottir einen neuen Versuch, eine Niederlassung in *Vinland* zu gründen. Doch auch dieses Unternehmen endete im Desaster. Offenbar hatte Freydis das aufbrausende Temperament ihres Großvaters und Vaters geerbt. Es kam zum Streit unter den Siedlern und Freydis stachelte ihren Mann auf, die anderen Anführer der kleinen Siedlung zu töten, während sie selbst deren Frauen mit einer Axt erschlug. Die Überlebenden kehrten *Vinland* den Rücken.

Damit endete auch der letzte Versuch der Wikinger, *Vinland* zu besiedeln. Im Laufe der Zeit verblasste die Erinnerung an dieses ferne, unbekannte Land. Als im Jahr 1121 Bischof Erik Gnupsson von Grönland aus das sagenhafte *Vinland* besuchen wollte, war das Wissen um die richtige Route bereits in Vergessenheit geraten.

Klägliche Überreste

Zwei isländische Sagas haben die Geschichte der Entdeckung *Vinlands* und seiner gescheiterten Besiedlung bis heute überliefert. Doch obgleich diese ursprünglich mündlichen Erzählungen, die erst im 13. Jahrhundert von Mönchen aufgezeichnet wurden, nur bedingt als historische Quellen genutzt werden können, haben sich archäologische Beweise erhalten, die von der Anwesenheit wikingerzeitlicher Skandinavier in Nordamerika zeugen. In L'Anse-aux-Meadows an der Nordspitze Neufundlands hat man in den 1960er-Jahren die Reste einer Wikingersiedlung entdeckt und ausgegraben.

Die Überreste ihrer Behausungen und darin gefundene Alltagsgegenstände sind der Beweis dafür, dass es offenbar tatsächlich Skandinavier waren, die als erste Europäer in Nordamerika siedelten. ⚓

KEINE ZUKUNFT Das Ende der Wikingerzeit

In der ersten Hälfte des 11. Jahrhunderts ebbten die Wikingerzüge allmählich ab. Die Wikinger waren Christen geworden und der Religionswechsel hatte sicherlich eine dämpfende Wirkung auf ihren Drang zu plündern. Noch wichtiger aber war die Verfestigung der Königsmacht im Norden für das Ende der Wikingerzüge. Zu Beginn des 11. Jahrhunderts hatte sich in Dänemark, Schweden und Norwegen die Monarchie durchgesetzt. Die nordischen Länder waren jetzt Teil eines geeinten christlichen Europas. Zugleich blieben die in der Wikingerzeit geknüpften Handelsbeziehungen bestehen.

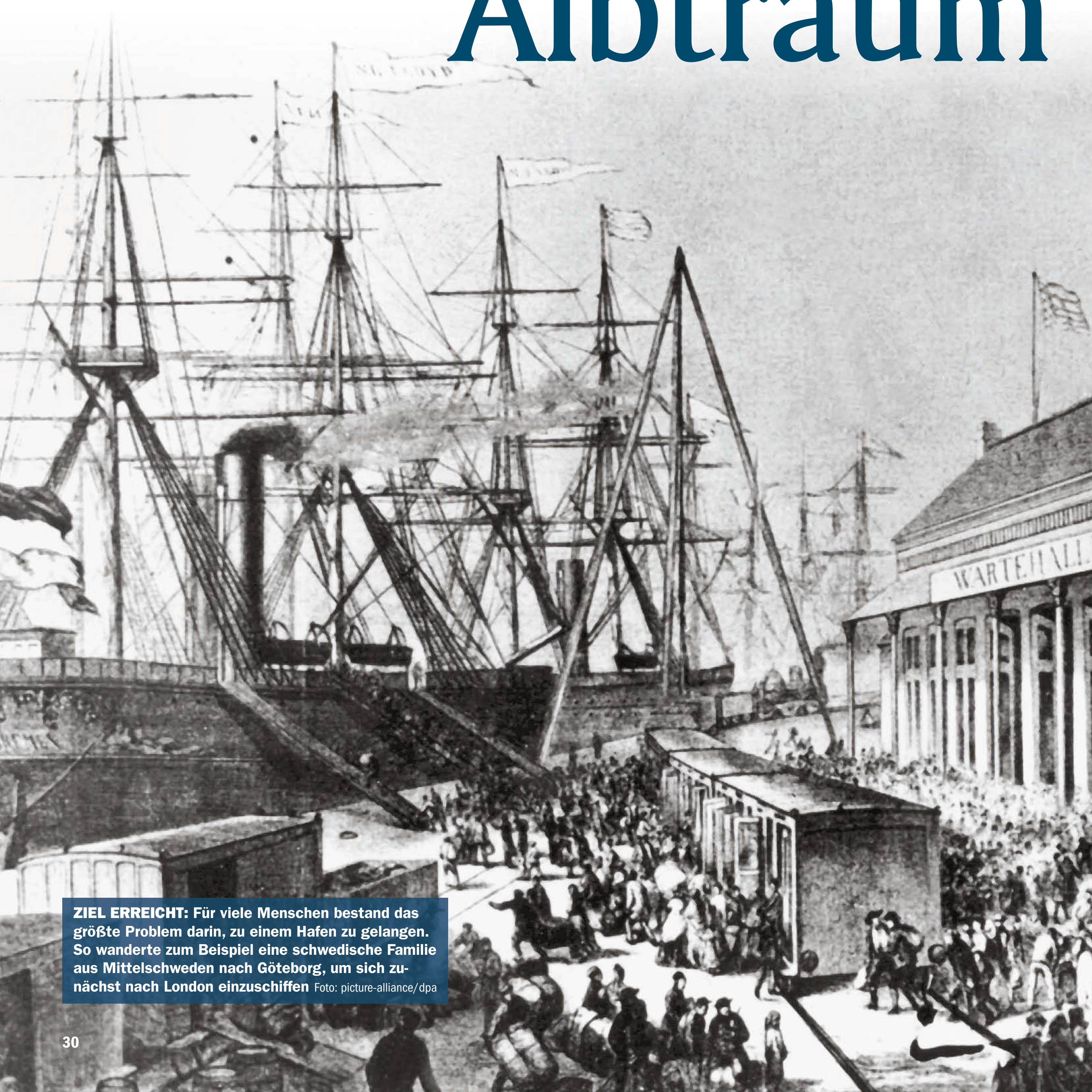
Grönland dagegen wurde im Lauf der Zeit zu einem weit entfernten, halbvergessenen Außenposten des christlichen Europas. Aufgrund einer Klimaverschlechterung gingen die skandinavischen Siedlungen auf Grönland in den folgenden Jahrhunderten nach und nach zugrunde. Bis Ende des 14. Jahrhunderts hatten die meisten Siedler ihre Höfe aufgegeben, die übrigen waren verhungert oder in Kämpfen mit den einheimischen Inuit gefallen. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts fand eine norwegische Schiffsexpedition nur noch verlassene Häuser ohne jede Spur von den Bewohnern.



ZEUGEN DER VERGANGENHEIT: Rekonstruktion in L'Anse-aux-Meadows auf Neufundland, wo man Reste einer Wikingersiedlung fand Foto: picture alliance

Auswanderer im 19. Jahrhundert

Traum und Albtraum



ZIEL ERREICHT: Für viele Menschen bestand das größte Problem darin, zu einem Hafen zu gelangen. So wanderte zum Beispiel eine schwedische Familie aus Mittelschweden nach Göteborg, um sich zunächst nach London einzuschiffen Foto: picture-alliance/dpa

Perspektivlosigkeit im eigenen Land und die Aussicht auf einen märchenhaften Aufstieg in Amerika waren die Hauptgründe für Deutsche auszuwandern – mit Schiffen, auf denen zunächst katastrophale Verhältnisse herrschten Von Michael W. Hummel



Heil dir Columbus, sey gepriesen / Sey hoch geehrt in Ewigkeit / Du hast uns einen Weg gewiesen / Der uns aus harter Dienstbarkeit / Erretten kann, wenn man es wagt / Und seinem Vaterland entsagt." Dieser Auszug aus einer Schmähschrift eines Deutschen, der seiner Heimat den Rücken gekehrt hatte, sorgte 1833 für einiges Aufsehen, wurde sie doch behördlicherseits als Aufruf verstanden, Deutschland zu verlassen.

Was brachte viele Menschen dazu, den Sprung über den großen Teich zu wagen, wohl wissend, dass ihnen weder ein Spaziergang noch eine Lustfahrt bevorstehen würde, ganz abgesehen von einer unsicheren Zukunft? Die Geschichte kennt zwei große Auswanderungswellen, die von jeweils unterschiedlichen Motiven geprägt waren: Ende des 18. sowie Mitte des 19. Jahrhunderts, genauer: ab 1846, als die Hungerkrise, die gescheiterte Deutsche Revolution und der beginnende Goldrausch in Kalifornien die Menschen außer Landes trieb.

Allein der Goldrausch ließ die Zahl der europäischen Bewohner Kaliforniens innerhalb von 20 Jahren um etwa 470.000 ansteigen. In diesen Jahren setzte eine gewaltige Wanderungsbewegung in die USA ein; 1854 verzeichnete einen Spitzenwert von 200.000 deutschen Einwanderern. Erst in den frühen 1890er-Jahren ebbte der Strom ab, wurden doch im zunehmend industrialisierten Deutschland mehr und mehr Arbeitskräfte benötigt.

Allgemein wird 1683, als 13 deutsche Mennoniten- und Quäkerfamilien aus Krefeld nach Pennsylvania übersiedelten, als Auftakt zur ersten Phase der deutschen Amerika-Auswanderung betrachtet. Sie gründeten nahe Philadelphia den Ort Germantown.

Unterschiedliche Motivation

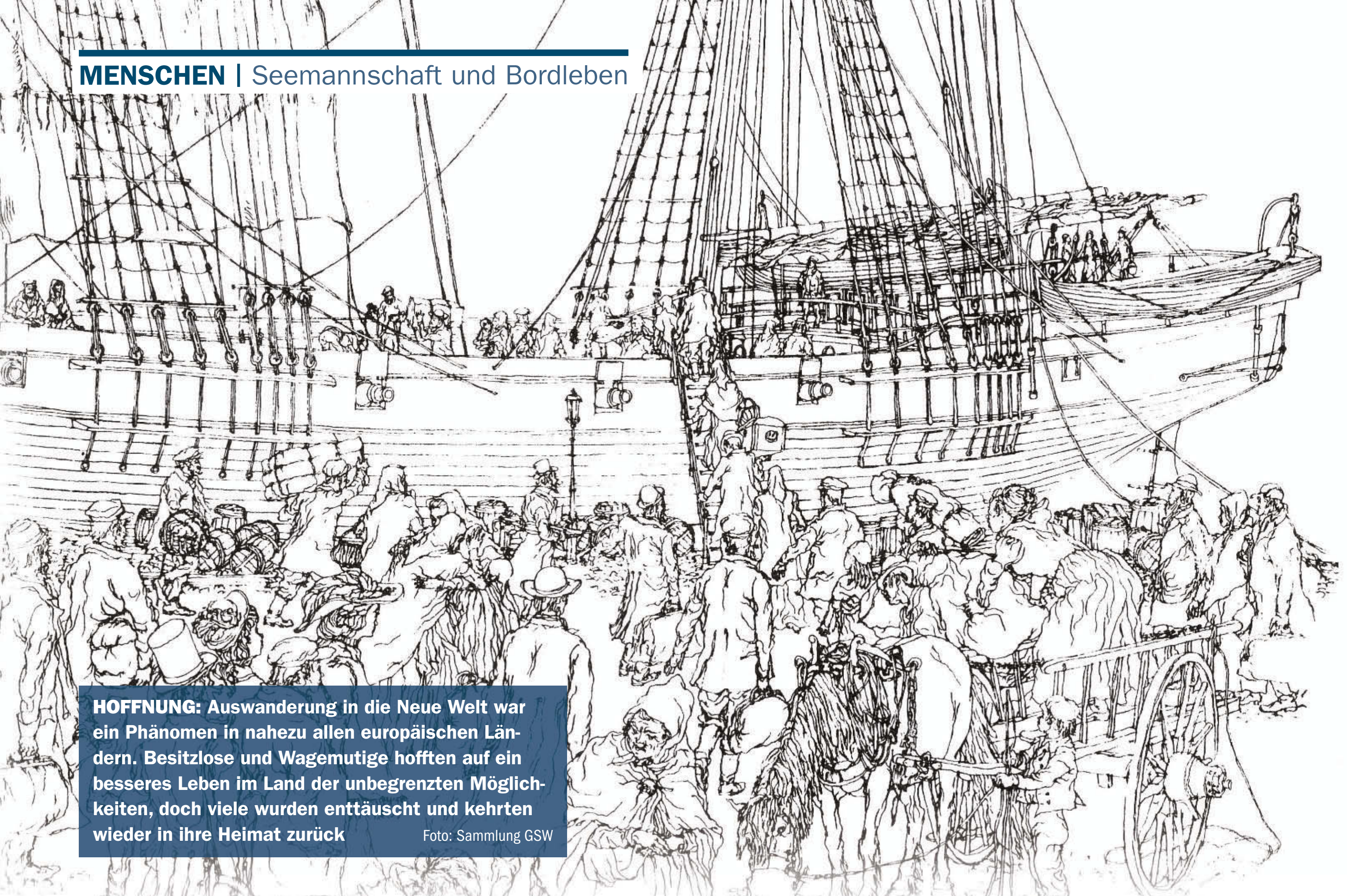
Diese erste Phase prägten vor allem protestantische Sektenmitglieder, aber auch Lutheraner und Reformierte, die teils religiöse, teils handfeste wirtschaftliche Gründe hatten. Bedingt sowohl durch die von französischen Truppen verursachten Verheerungen im Pfälzischen Erbfolgekrieg (1688–1697) als auch durch den harten Winter von 1708/09 kamen bald auch Pfälzer hinzu. Ab 1720 war dann der gesamte südwestdeutsche Raum von Abwanderungsbewegungen erfasst.

Dennoch war der Eindruck der pfälzischen Auswanderer im kolonialen Amerika so stark, dass der Begriff *palatines* (Pfälzer) quasi zum Synonym für deutsche Exilanten wurde. Kriege wie der britisch-französische (1754–1763), der Siebenjährige (1756–1763) oder der amerikanische Unabhängigkeitskrieg (1775–1783) bremsten die Migrationsaktivitäten zwar, brachten sie aber nicht zum Stillstand. Insgesamt sind im 18. Jahrhundert schätzungsweise 130.000 Deutsche nach Amerika übergesiedelt.



GEDRÄNGE AN DECK: Auch wer zu Hause blieb, konnte das Gewimmel an Bord eines Auswandererschiffes mitverfolgen – etwa mithilfe solcher Stereoskopie-Aufnahmen, die – durch ein spezielles Gerät betrachtet – einen räumlichen Eindruck hervorriefen

Foto: dpa



HOFFNUNG: Auswanderung in die Neue Welt war ein Phänomen in nahezu allen europäischen Ländern. Besitzlose und Wagemutige hofften auf ein besseres Leben im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, doch viele wurden enttäuscht und kehrten wieder in ihre Heimat zurück Foto: Sammlung GSW

Die Obrigkeit in den deutschen Ländern verhielt sich in Fragen der Auswanderung zwiespältig. Zum einen wurde der Verlust von Arbeitskraft und Talent sehr kritisch betrachtet, zum anderen sah man in den Abgängen auch ein Ventil, den Bevölkerungszuwachs in den Griff zu bekommen und die Armenkassen zu entlasten. Josef II., Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, erließ 1768 ein Edikt, das „alles Ausziehen teutscher Untertanen in fremde, mit dem Reich in keinerlei Verbindung stehende Länder“ verbot.

Da es im Reich aber keine Zentralgewalt gab, konnten Gegenmaßnahmen kaum durchgesetzt werden. Überdies unterlag die Prüfung der Anträge den einzelnen Staaten des Reiches. Der Wiener Kongress brachte schließlich eine Lockerung der Verbote mit sich, die später ganz aufgehoben wurden.

Aussicht auf Arbeit

Die Gründe für diese erste Auswanderungswelle sind nicht nur in Missernten, dem Zersplittern des Besitzes durch Realerbteilung oder im Landmangel durch Bevölkerungsanstieg zu suchen, auch die Folgen der Industriellen Revolution spielten zunehmend eine Rolle. Als Beispiel seien hier die Weber genannt, die durch die maschinelle Baumwollproduktion in England ihre Existenzgrundlage verloren. Der Einsatz von Maschinen setzte etliche Arbeitskräfte frei, auf der anderen Seite fanden sich insbesondere für die wachsende Landbevölkerung nicht hinreichend neue Arbeitsplätze.

Eine Einschätzung, die der Ökonom Friedrich List bestätigte, den der württembergische Innenminister Karl von Kerner 1817 beauftragte, eine größere Gruppe von Exilsuchenden nach ihren Gründen zu befragen; diese „Belehrung“ sollte sie von ihrem Vorhaben möglichst abbringen. Lists Umfragen ergaben, dass hohe Steuern, die Teuerungsrate aufgrund von Missernten, der Mangel an Arbeit und die Hoffnung auf ein besseres Leben in Amerika die Hauptgründe waren.

List vermochte die Reisewilligen indes nicht umzustimmen und konnte sie auch nicht ermutigen, ihre Pläne zu verwerfen. Womöglich standen sie unter dem Eindruck windiger Werber oder Agenten, die ihnen Amerika als verheißenes, gelobtes Land anpriesen. Diese versicherten den Auswanderern, wie ein Pastor 1763 berichtete, „wer mit gehet als Knecht, der wird ein Herr, als Magd, wird ein gnädige Frau, als Bauer, der wird ein Edelmann, als Bürger und Handwerksmann, der wird Baron“.

Agenten vermittelten die Verträge für die Überfahrt, planten die Reise bis in alle Details, sorgten für Unterbringung und Ver-

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN Deutsche waren größte Einwanderergruppe

Zwischen 1820 und 1928 entschlossen sich knapp sechs Millionen Deutsche, in die Vereinigten Staaten auszuwandern. Schätzungen zufolge soll gut ein Sechstel der US-Bevölkerung deutsche Vorfahren haben, welche die Vereinigten Staaten bis weit in das 20. Jahrhundert mitprägten.

Zwischen 1850 und 1890 stellten die Deutschen, noch vor den Iren (sie trieb die „Große Hungersnot“ der Jahre 1845 bis 1852 in Scharen aus dem Land), die größte nationale Einwanderergruppe. Von Millionen Deutschen, die in der Zeit von 1820 bis 1928 nach Übersee kamen (genauere statistische Erhebungen sind erst ab Mitte der 1870er-Jahre nachweisbar), wanderten gut 5,3 Millionen, also fast neun Zehntel, in die USA aus. Zum Vergleich: Nur etwa 200.000 wählten Brasilien, 145.000 Kanada (ab 1851) und 120.000 Argentinien (ab 1861) als neues Heimatland. Noch geringer sind die Zahlen für Australien und Südafrika mit jeweils weniger als 50.000 deutschen Zuwanderern; und in die deutschen Kolonien kamen bis 1913 sogar nur rund 24.000 Deutsche aus dem Mutterland.

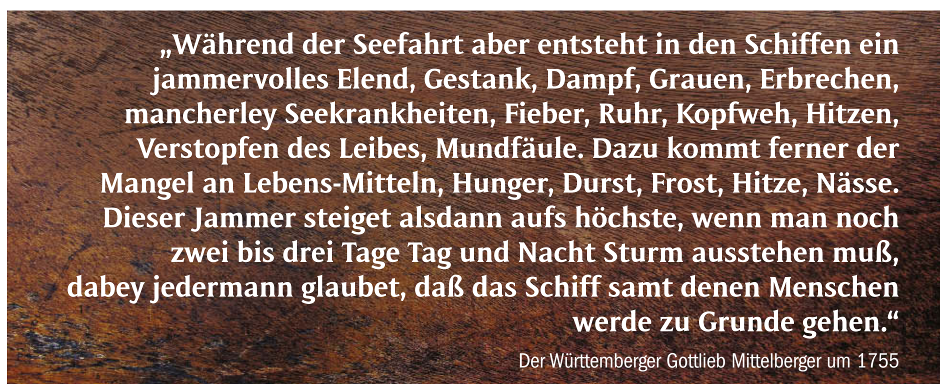
pflegung. Die Reeder bezahlten sie dafür mit einigen Prozenten vom Überfahrtspreis. Allerdings mischten sich unter durchaus seriöse Vermittler immer wieder auch Betrüger, die Auswanderer um ihr Geld und das Geschäft dadurch in Verruf brachten. Für das erhoffte bessere Leben waren die Menschen bereit, ein hohes Risiko einzugehen. Bis zum Einsatz von Dampfschiffen, die sich erst zu Beginn der 1870er-Jahre im transatlantischen Schiffsverkehr mehr und mehr durchsetzten, waren es in der Regel umgebaute Segelschiffe, die für die Überfahrt eingesetzt wurden.

In die Häfen kamen sie allein oder in Gruppen zu Fuß, auf Pferdefuhrwerken oder auf Lastkähnen und Rheinschiffen erreichten sie die Häfen von Antwerpen oder Rotterdam; von hier aus traten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meisten deutschen

AUF DER SUCHE NACH GLÜCK

Die starke Zunahme der Bevölkerung nach den Napoleonischen Kriegen, Missernten wie etwa die Kartoffelfäule in Irland und materielle Verlockungen waren Gründe auszuwandern.

Amerikareisenden die beschwerliche Überfahrt in die USA an. Der Rhein bildete einen wichtigen Verkehrs- und Kommunikationsweg. Über Rheinschiffe gelangte man nach Antwerpen und Rotterdam, von wo bis in die Hälfte des 19. Jahrhunderts etliche Deutsche in die USA übersetzten. Zudem war es insbesondere für Südwestdeutsche nicht weit nach Le Havre, dem großen französischen Überseehafen.


„Während der Seefahrt aber entsteht in den Schiffen ein jammervolles Elend, Gestank, Dampf, Grauen, Erbrechen, mancherley Seekrankheiten, Fieber, Ruhr, Kopfweh, Hitzen, Verstopfen des Leibes, Mundfäule. Dazu kommt ferner der Mangel an Lebens-Mitteln, Hunger, Durst, Frost, Hitze, Nässe. Dieser Jammer steiget alsdann aufs höchste, wenn man noch zwei bis drei Tage Tag und Nacht Sturm ausstehen muß, dabey jedermann glaubet, daß das Schiff samt denen Menschen werde zu Grunde gehen.“

Der Württemberger Gottlieb Mittelberger um 1755

Beschwerliche Reise

Erst im Verlauf des 19. Jahrhunderts avancierten deutsche Seehäfen für Auswanderer zu praktikablen Anlaufpunkten: Seit 1822 verband Bremen und New York eine regelmäßige Reiseroute, bald zog Hamburg nicht nur nach, sondern stieg zum diesbezüglich wichtigsten Hafen auf. Geschäftsleute erkannten, dass sie mit der Verschiffung gutes Geld verdienen konnten. Neben diesen beiden Großstädten entwickelte sich auch das vergleichsweise kleine Bremerhaven zu einem beliebten Hafen.

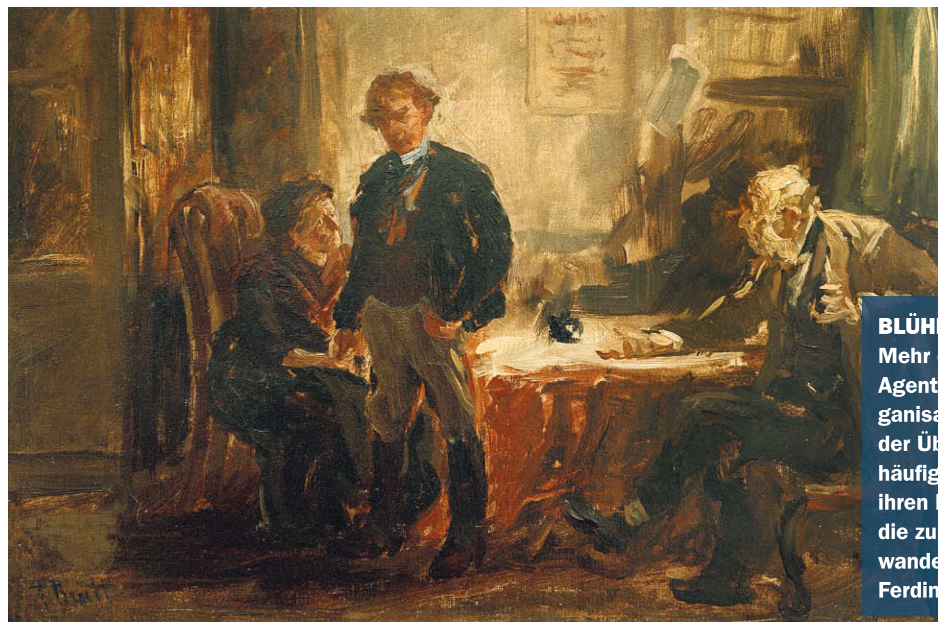
Bis zum systematischen Bau von Auswandererhäusern mussten Ausreisewillige häufig in Scheunen oder auf Dachböden kampieren, bis sie ein Schiff besteigen konnten oder es zum Ablegen bereit war. Wie es dann zuging, kommentierte eine Prüfungskommission im Jahre 1847: „Hier herrscht eine Schweinewirtschaft, von der sich kein Mensch eine Idee macht!“

Da schätzungsweise ein Drittel der Auswanderer ihre Überfahrt nicht finanzieren konnte, sahen sie sich gezwungen, eine „unfreie Knechtschaft“ einzugehen, die als *Redemptioner*-System bekannt wurde. Dieses System beruhte nicht auf einem festen Vertrag zwischen einem Schiffseigner und einem Passagier vor der Überfahrt. Ein sogenannter *Redemptioner* hatte die Option, das Geld nach seiner Ankunft im Zielhafen innerhalb von zwei Wochen selbst aufzutreiben. War er dazu nicht in der Lage, musste er seine Arbeitskraft einem Dienstherrn verkaufen. Diese gut betuchten Handelstreibenden bezahlten dem Kapitän dann die Überfahrt.

„Weiße Sklaverei“

Dass es sich hierbei um eine Art „weiße Sklaverei“ gehandelt habe und diese Leute wie Vieh auf den Schiffen feilgeboten und Familien rücksichtslos getrennt wurden, hat die neuere Forschung allerdings relativiert. Nach der Ankunft im „gelobten Land“ seien die meisten *Redemptioner* vom Kapitän zwar in der Tat an den künftigen Dienstherren übergeben worden, was häufig Familien auseinanderriss, die nie mehr zusammenfanden. Dieses System, das bis in das frühe 19. Jahrhundert praktiziert wurde, war wohl brutal gewesen, zeigte aber auch seine positiven Seiten.

Denn viele Einwanderer hätten sich andernfalls die Reise nach Amerika überhaupt nicht leisten können und wären in Europa im Elend verblieben. Das Abhängigkeitsverhältnis habe den Einwanderern zudem die Chance eröffnet, sich in ihrer neuen Umgebung zurechtzufinden, bevor sie im fremden Land auf sich selbst gestellt waren. Die verkauften Einwan-


BLÜHENDES GESCHÄFT: Mehr oder minder seriöse Agenten verdienten mit Organisation und Durchführung der Überfahrten gutes Geld, häufig gaben die Menschen ihren letzten Groschen. Studie zum Gemälde „Beim Auswanderungsagenten“ von Ferdinand Brütt, 1887 Foto: dpa



UNTERGANG DER *AUSTRIA*: Das Dampfschiff der deutschen HAPAG sank am 13. September 1858 kurz vor dem Einlaufen in den Zielhafen New York aufgrund eines Brandes und einer Explosion, die sich während des obligatorischen Desinfizierungsvorgangs (Ausräuchern mit erhitztem Teer) ereignet hatten. Bei dem Unglück – dem größten in der Auswanderungszeit – kamen 456 Passagiere und Besatzungsmitglieder ums Leben, nur 89 konnten gerettet werden. Gemälde von Carl Berthold Püttner, 1858 Foto: dpa

derer wurden meist recht gut behandelt, weil ihre Arbeitgeber einer Flucht vorbeugen wollten.

Zahlender Ballast

Das *Redemptioner*-System verschwand in den 1820er- und 1830er-Jahren allmählich. Der Grund dafür liegt in der sich in dieser Phase vollziehenden Ablösung der starren Kontraktarbeit durch die flexible Lohnarbeit. Viele Auswanderungswillige mussten die notwendigen finanziellen Mittel nun entweder allein oder mit Unterstützung der Familie oder Gemeinde aufbringen.

Die Makler und Reeder waren auf größere Gruppen zunächst nicht eingestellt. Sie galten anfänglich als zahlender Ballast für leere Schiffe, die in Baltimore und New Orleans Baumwolle und Tabak luden. In den Laderaum wurde ein Zwischendeck eingezogen, das nach der Ankunft entweder herausgenommen oder leer geräumt werden konnte.

LITERATURTIPP

Brunner, Bernd: *Nach Amerika. Die Geschichte der deutschen Auswanderung*. München 2009
Häberlein, Mark: *Deutsche Auswanderung in das koloniale Amerika*. www.hdbg.de/auswanderung/docs/haeberlein.pdf

Im 19. Jahrhundert kam für diese Schiffe der Begriff „Auswandererschiffe“ auf mit oft katastrophalen Bedingungen an Bord. Überladene Schiffe und eklatanter Platzmangel, um lebenswichtige Lebensmittel lagern zu können, aber auch unzureichende Hygiene bedeuteten bis ins 19. Jahrhundert hinein für manche Menschen den Tod. Statistischen Untersuchungen zufolge war die Sterblichkeit an Bord allerdings sehr viel niedriger als angenommen. Es gab durchaus Berichte über Atlantik-Überquerungen, die ohne Zwischenfälle verliefen.

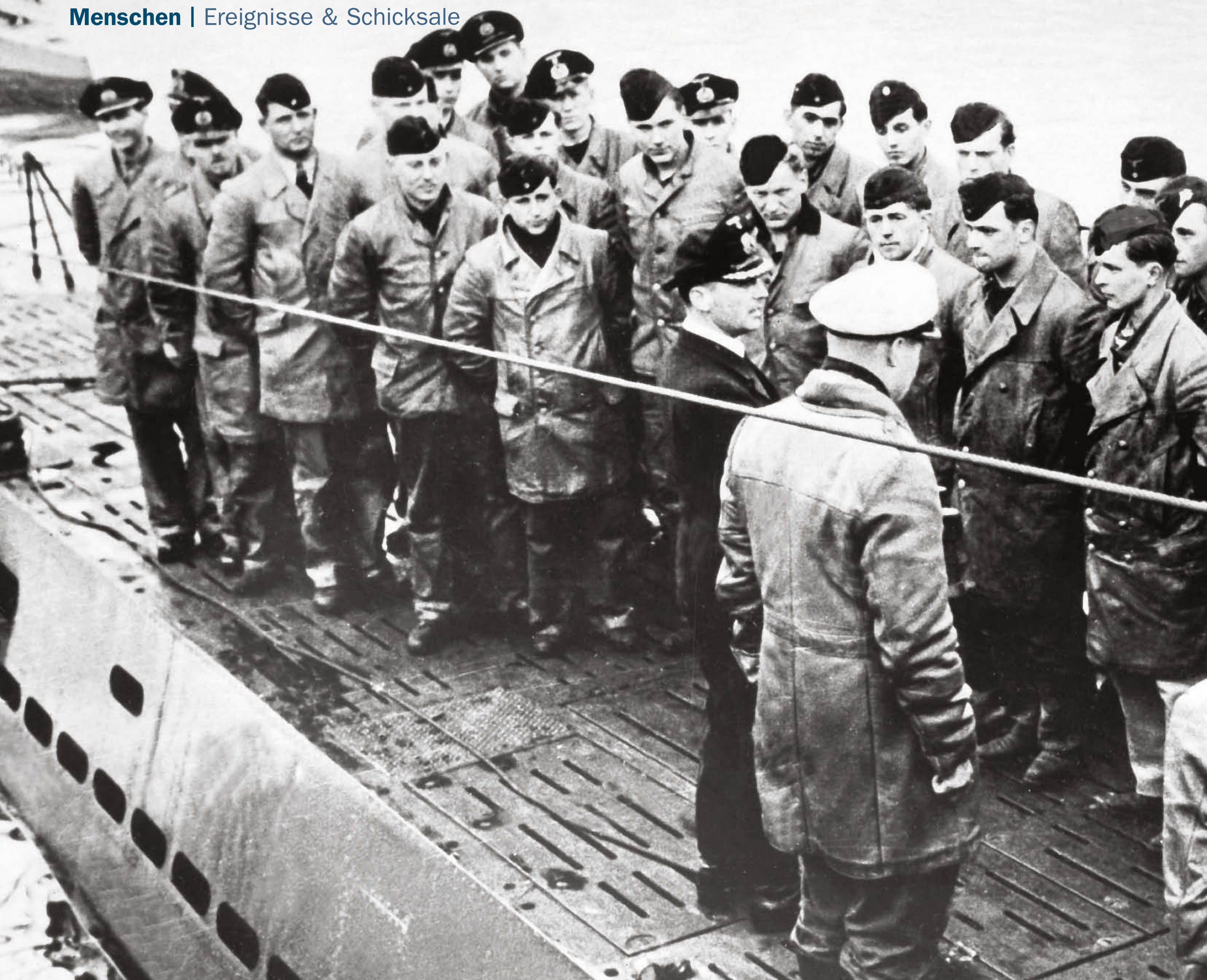
Ab 1870 setzten sich zunehmend Dampfschiffe durch; die Fahrt dauerte nun nur noch zwei statt sechs Wochen. Die Reisebedingungen verbesserten sich zusehends. Im gleichen Maße sanken auch die Kosten für die Überfahrt, was im Verbund mit dem Ausbau der Eisenbahnnetze und der Schifffahrtslinien, die es immer einfacher machten, eine Schiffspassage zu buchen, die Abwanderung weiter beflügelte. Überdies sorgten eigens verabschiedete Auswanderungsgesetze dafür, dass sich die allgemeinen Verhältnisse positiv veränderten; die hygienischen Umstände waren jetzt spürbar besser, es gab regelmäßige Mahlzeiten, eigene Matratzen und sogar abendliche Unterhaltungsprogramme.

Die Zeit bis etwa 1865 war von der Familienauswanderung selbstständiger Kleinbauern und Kleinhandwerker zunächst aus dem Südwesten, später aber auch aus anderen Teilen Deutschlands geprägt: Wenn auch sehr viel mehr Männer (zirka 60 Prozent) als Frauen auswanderten, so deutet der verhältnismäßig hohe Anteil von Kindern unter zehn Jahren (zirka 20 Prozent) darauf hin, dass sich die Migrationen nach Übersee nur zu einem kleinen Teil als Einzelaktionen vollzogen haben und meistens ganze Familien die Heimat verließen.

Auswanderung nimmt ab

Das änderte sich in der Zeit von 1865 bis 1895, in der die Auswanderung unterbäuerlicher und unterbürgerlicher Schichten aus Norddeutschland einsetzte und die Einzelwanderung allmählich verstärkte: Im Unterschied zum vorangegangenen Zeitabschnitt übten nur noch wenige Auswanderer einen selbstständigen Beruf aus und der Anteil der Kinder ging stark zurück. Ihren Höhepunkt erreichte die deutsche Migration zwischen 1880 und 1893. Dann ging diese aufgrund des steigenden Arbeitskräftebedarfs im Deutschen Reich signifikant zurück. Es gab Stellen und damit langfristige Lebensperspektiven in der jungen, aufstrebenden deutschen Nation.

Naturgemäß machte nicht jeder sein Glück in Amerika. Die Rückwanderungsquote für die deutschen Amerika-Auswanderer wird heute auf etwa 15 bis 20 Prozent geschätzt: Eingewöhnungsprobleme, Heimweh, aber auch das Scheitern deutscher Ansiedlungsprojekte bewogen so manchen, dem „gelobten Land“ wieder den Rücken zu kehren. ⚓



Opfer eines NS-Fanatikers

Zweimal zum Tod verurteilt

Oberleutnant zur See Oskar Kusch war erfolgreicher Kommandant des U-Bootes U 154 und ein Gegner des Nationalsozialismus – woraus er seinen Kameraden gegenüber keinen Hehl machte, die ihn prompt denunzierten: Kusch wurde am 12. Mai 1944 in Kiel erschossen

Von Dr. Heinrich Walle



VERSCHWORENE GEMEINSCHAFT? Ein Kommandant spricht vor der Besatzung seines U-Bootes Foto: Ullsteinbild



CHARAKTERSTARK: Oskar Kusch als Oberleutnant zur See. Er wurde am 6. April 1918 in Berlin geboren, legte 1936 das Abitur ab und war seit 1928 bei der „Bündischen Jugend" aktiv. Er trat 1937 als Seeoffiziersanwärter in die Kriegsmarine ein und gehörte zur Crew 37 A Foto: Sammlung Walle

Es ist eine gespenstische Szene, die Oskar Kusch kurz vor Vollstreckung des Todesurteils in seiner Zelle zeichnete und die er „Die Schachspieler" nannte: In dunkler Umgebung sitzt er als verzweifelter Verlierer einer diabolischen, todähnlichen Gestalt gegenüber, die Sieger und Richter zugleich ist. Oskar Kusch hatte verloren, weil er sein Herz auf der Zunge trug.

Kusch war bereits als Jugendlicher nach 1933 wegen seiner Aktivitäten in der (dann verbotenen) „Bündischen Jugend" mit dem nationalsozialistischen Regime in Konflikt geraten. Aus patriotischen Motiven heraus, aber auch, um dem Zugriff von NS-Funktionären zu entgehen, meldete er sich nach dem Abitur freiwillig für die Offizierlaufbahn in der Kriegsmarine, die er am 3. April 1937 begann. Als Wachoffizier auf U 103 nahm er nach mehreren Feindfahrten teil und wurde mit dem Eisernen Kreuz II. und I. Klasse ausgezeichnet.

Mit Wirkung vom l. September 1941 zum Oberleutnant zur See befördert, übernahm Oskar Kusch als Kommandant am 8. Februar 1943 U 154, ein größeres Boot vom Typ IX C.

> „Nehmt das mal weg da, wir treiben hier keinen Götzendienst."
>
> Kuschs Aufforderung an Besatzungsmitglieder von U 154, ein Hitlerporträt aus der Zentrale zu entfernen

Die Besatzung betrug zunächst 48 Mann: vier Offiziere sowie 44 Unteroffiziere und Mannschaften. Als U 154 am 3. Juli 1944 versenkt wurde, fanden 57 Mann den Tod.

Oberleutnant z. S. Kusch trat sein Kommando zu einem Zeitpunkt an, als die deutschen U-Boote aufgrund ihrer technischen Unterlegenheit und der enorm verbesserten gegnerischen Abwehr nicht mehr in der Lage waren, große Erfolge zu erzielen, und es für einen U-Boot-Kommandanten schon ein seltenes Glück war, sein Boot von einer Feindfahrt überhaupt wieder in den Heimathafen zurückbringen zu können. Kusch absolvierte mit U 154 von März bis Dezember 1943 zwei lange Fernunternehmungen, die in ein Operationsgebiet südlich des Äquators vor der brasilianischen Küste führten.

Fernunternehmungen

Auf seiner ersten Feindfahrt kam das Boot bei Cap Roque an einen Geleitzug heran und erzielte einige Erfolge. Auf der zweiten Fahrt in das gleiche Seegebiet entging U 154 bei einem vergeblichen Angriffsversuch nur durch das geschickte Verhalten des Kommandanten und der Besatzung mit knapper Not dem Schicksal, das in dieser Phase der „Schlacht im Atlantik" so viele Besatzungen



FALSCHES BILD? Der Fall Kusch wirft die Frage nach der vielbeschworenen, zum Ideal stilisierten Bordgemeinschaft auf. Offiziere eines U-Bootes in der O-Messe, rechts das obligatorische „Führerbild" Foto: dpa

ereilte. Diese Einsätze in tropischen Gewässern unter anhaltender Bedrohung durch die feindliche Abwehr, vor allem aus der Luft, müssen die physischen und seelischen Kräfte der Besatzung bis an die Grenze der Belastbarkeit strapaziert haben, wie der legendäre Film *Das Boot* treffend verdeutlicht.

Dennoch verstand es der junge Kommandant, seine Männer zu motivieren und ihnen das Gefühl zu geben, dass er ihr Leben nicht leichtsinnig aufs Spiel setzen würde. U 154 war nach 80 Einsatztagen am 20. Dezember 1943 wieder nach Lorient zurückgekehrt. Man ging in den verdienten Urlaub, um sich zu erholen.

Erfolgreicher Kommandant

Dann geschah das Unerwartete: Am 16. Januar 1944 wurde Kusch für ihn völlig überraschend telefonisch nach Lorient zurückbeordert und bei seiner Ankunft auf dem Bahnhof verhaftet. 24 Tage nach dem Einlaufen, als alle Unterlagen der letzten Feindfahrt überprüft worden waren und das Verhalten des Kommandanten für einwandfrei erklärt worden war, hatte der I. Wachoffizier von U 154, Oberleutnant zur See d. R. Dr. Ulrich Abel, eine Meldung gemacht.

Abel gab an, dass Kusch im März 1943 angeordnet habe, das „Führerbild" zu entfernen mit der Bemerkung, „hier wird kein Götzendienst betrieben". Er habe erklärt, nur der Sturz Hitlers und seiner Partei könne dem deutschen Volk den Frieden bringen. Gegenüber den zur Ausbildung eingeschifften Fähnrichen habe er geäußert, über das augenblickliche Regime müssten sie als gebildete Menschen und angehende Offiziere erhaben sein; der „Führer" leide oft an Anfällen und sei ein „wahnsinniger Utopist" und „größenwahnsinnig". An der bevorstehenden Niederlage des Reiches habe er keine Zweifel mehr und der Begriff des Weltjudentums sei eine Propagandalüge.

Aufgrund dieser Meldung wurde Haftbefehl erlassen und Oskar Kusch am 26. Januar 1944 in Kiel vor ein Kriegsgericht gestellt. Kuschs Wahlverteidiger hatte nur am Vorabend der Verhandlung kurz Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Akten und war damit in seiner Verteidigung nachhaltig beeinträchtigt. Nach einer nur wenige Stunden dauernden Verhandlung wurde Oskar Kusch zum Tode verurteilt, obwohl der Vertreter der Anklage eine Zuchthausstrafe beantragt hatte.

Keiner von Kuschs Vorgesetzten hielt eine Begnadigung oder eine Umwandlung der Todesstrafe in eine Freiheitsstrafe für angebracht, auch nicht der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dönitz, den Kuschs ehemaliger Kommandant, Janssen, noch um Begnadigung gebeten hatte. Am 12. Mai 1944 wurde Oskar Kusch in Kiel erschossen.



ADRETT: Uniformjackett eines Oberleutnants zur See 1935 bis 1945 Foto: dpa

Fall wird aufgerollt

Nach langem Hin und Her erhob dann im Frühjahr 1949 der Vater des Hingerichteten, Oskarheinz Kusch, gegen den ehemaligen Marineoberstabsrichter Karl-Heinrich Hagemann Anklage wegen Verbrechens gegen die Menschlichkeit. Das Kieler Landgericht sprach ihn in zwei Verfahren in seinen Urteilen vom 23. Mai und schließlich am 25. September 1950 aus Mangel an Beweisen frei. Die Kieler Richter, alle ehemalige Mitglieder der NSDAP, folgten der damaligen Auffassung deutscher Gerichte, dass die berüchtigte „Kriegssonderstrafrechtsverordnung" (KSSVO) mit Paragraf 5 zur Wehrkraftzersetzung kein Unrechtsgesetz der nationalsozialistischen Machthaber gewesen sei, dessen einziger Zweck darin bestanden habe, ein Instrument zur Vernichtung politisch Andersden-

kender oder Gegner des NS-Regimes gewesen zu sein.

Die Kieler Richter ließen sich unverständlicherweise auch durch zahlreiche als Zeugen geladene frühere hochrangige Marinerichter beeinflussen, die behaupteten, dass die Marinejustiz im Zweiten Weltkrieg unabhängig gewesen und nicht von den Machthabern des NS-Regimes gelenkt worden sei. Nach den Erkenntnissen der historischen Forschung aber war die Wehrmachtjustiz – und dies gilt auch für die Rechtspflege der Kriegsmarine – alles andere als unabhängig.

Das Kieler Landgericht stellte zwar fest, dass das Todesurteil ungewöhnlich hart und auch juristisch unzureichend begründet war, jedoch im Ermessensspielraum eines „unabhängigen" Richters lag, der ja nach gültigem Gesetz geurteilt habe. Dem Einwand, dass das Todesurteil vom 26. Januar 1944 nur auf politische Argumente gestützt war, begegnete das Gericht, indem es den Aussagen der als Zeugen vernommenen militärischen Beisitzer, den Einlassungen des Angeklagten und vor allem den Zeugenaussagen des auf der zweiten Feindfahrt Kuschs auf U 154 eingeschifften Bordarztes, einem Sanitätsoffizier des Heeres, Glauben schenkte.

Nach diesen Aussagen konnte man den Eindruck gewinnen, die politischen Gründe für das Todesurteil seien zeitbedingt lediglich vorgeschoben worden. In Wirklichkeit habe man Kusch für schwerstes militärisches Fehlverhalten verurteilt. Aussagen von Unteroffizieren der Besatzung, die ein völlig anderes und – wie aus allen Akten nachweisbar – in jeder Hinsicht zutreffendes Bild von Kuschs Verhalten ergaben, hat das Gericht nicht berücksichtigt.

Oskar Kusch wurde damit posthum kriminalisiert. Man könnte im übertragenen Sinn sogar davon sprechen, dass Oskar Kusch zum zweiten Mal zum Tode verurteilt wurde – und zwar von einem demokratisch legitimierten Gericht der Bundesrepublik Deutschland! Sein Richter und die beiden militärischen Beisitzer besaßen sogar die Kühnheit zu behaupten, auch heute noch würden sie zu ihrem Todesspruch stehen. Mit dem rechtskräftigen Urteil des Kieler Landgerichtes vom 25. September 1950 ist erstmalig ein Wehrmachtrichter, der ein Todesurteil nach § 5 KSSVO gefällt und damit einen Soldaten ursächlich wegen seiner Äußerungen gegen das NS-Regime zum Tode verurteilt hatte, freigesprochen worden. Der Fall Hagemann avancierte somit zum Präzedenzfall für ähnliche Verfahren der 1950er-Jahre.



FATALISMUS: Dieses düstere Motiv der „Schachspieler" fertigte Oskar Kusch als Kohlezeichnung kurz vor seiner Exekution in einer Zelle des Marine-Untersuchungsgefängnisses in Kiel-Wik an Foto: Sammlung Walle

Opfer eines Fanatikers

Kusch gehörte zu den vielen Soldaten der Wehrmacht, die einen deutlichen Unterschied zwischen dem Vaterland und dem NS-Regime machten und mit dem Propagandaklischee brachen, das Deutschland mit dem Nationalsozialismus gleichzusetzen versuchte. Selbst das Kriegsgericht kam nicht umhin, aktenkundig festzustellen, dass dieser Regimegegner aus einem „gewissen Pflichtgefühl" seinen Dienst versah. Wie Tausende andere Soldaten sah er keinen Ausweg aus der tragischen Verstrickung, mit der Verteidigung des Vaterlandes auch das NS-System zu stützen.

Die einzige Möglichkeit, sich gegen das Regime zur Wehr zu setzen, sah Oskar Kusch darin, seinen Kameraden die Verlogenheit und das Unrecht des Nationalsozialismus vor Augen zu führen. Er hat das, wie aus den Aussagen der überlebenden Unteroffiziere und der beiden Fähnriche deutlich wurde, immer wieder und mit Nachdruck getan. Darauf beruhte auch das Vertrauen derjenigen Männer seiner Besatzung, die treu zu ihm gehalten und ihn nicht zur Meldung gebracht hatten. Am deutlichsten hat er sich gegen das NS-Regime an Bord gegenüber seinen Offizieren geäußert, von denen er aufgrund der ausgeprägten Kameradschaft, gerade unter den U-Boot-Fahrern, nie glaubte verraten zu werden, obwohl ihn seine Freunde mehrmals gewarnt hatten.

Er wurde Opfer eines nationalsozialistischen Fanatikers, der noch vor Kuschs Erschießung mit seinem U-Boot untergegangen war. Oskar Kuschs historische Bedeutung liegt vor allem darin, dass er kein Einzelfall war. Wie schon seine Jahrgangskameraden bezeugten und wie aus zahlreichen Schilderungen von Wehrmachtsoldaten hervorgeht, haben nicht wenige im Kameradenkreis den Nationalsozialismus abgelehnt – und das auch gesagt!

> **„Was hat das deutsche Volk mit einem Bandwurm gemeinsam? Antwort: Beide sind von brauner Masse umgeben und ständig in Gefahr, umgebracht zu werden."**
>
> Diesen Witz verbreitete Oskar Kusch an Bord seines U-Bootes

Einige mussten dafür ihr Leben lassen, viele hatten das Glück, von Kameraden – auch solchen, die damals noch an den Nationalsozialismus glaubten – nicht verraten worden zu sein. Dies waren Männer, die persönliche Kameradschaft und Mitmenschlichkeit höher eingeschätzt haben als empfundene Loyalität zu einer totalitären Ideologie.

Es vergingen mehr als 40 Jahre, bis der Fall unter reger Anteilnahme der Öffentlichkeit wieder aufgerollt wurde. 1994 setzte die Abgeordnete der FDP im Kieler Landtag, Christel Aschmoneit-Lücke, sich beim Landgericht Kiel für die Aufhebung des Todesurteils von 1944 ein. Am 16. September 1996 wurde das Todesurteil von der Staatsanwaltschaft dann aufgehoben – eine späte Genugtuung, die das zweifache Unrecht von einst aber nicht wiedergutmachen kann. ⚓

SPÄTE GENUGTUUNG Rehabilitiert

„Ferner sind die Straftaten, die der Verurteilte verübt haben soll, geradezu ein Schulbeispiel für solche Handlungen, die überwiegend aus Gegnerschaft zum Nationalsozialismus begangen worden sind, sodass gemäß § I Abs. I Straffreiheitsverordnung auch deshalb die Straffreiheit angeordnet ist. Dass die Motivation des Oberleutnants Kusch weder eigennützig noch verwerflich war und dass – im Gegenteil – in seiner Delinquenz Weltoffenheit, Weitblick und Mut zum Ausdruck kamen, sei in aller Deutlichkeit erwähnt. (...) Mit der Bescheinigung der Staatsanwaltschaft Kiel kann heute nur noch eine symbolische Wiedergutmachung geleistet werden: Oskar Kusch ist rehabilitiert. Der Fall Kusch bleibt aber ein abschreckendes Beispiel für eine Unrechtsjustiz und eine fortwährende Mahnung für die heutigen Strafjuristen."

Presseerklärung des Generalstaatsanwalts von Schleswig-Holstein, Professor Heribert Ostendorf, am 19. September 1996

„Wir hätten das leisten können!“



Vizeadmiral Hendrik Born, geboren am 5. Juli 1944 in Loitz, war der letzte Chef der Volksmarine und ist heute Stellvertretender Vorsitzender der DGSM

Der ehemalige Chef der Volksmarine, Vizeadmiral a. D. Hendrik Born, über die Zukunft der Seestreitkräfte im Herbst 1989

Die erneuerte Führung der Volksmarine (VM), an deren Spitze ich seit dem 11. Dezember 1989 stand, glaubte fest an einen Neubeginn. Nach einer Grundidee von Admiral Hoffmann und ausgehend von einer strikt auf Landesverteidigung orientierten Militärdoktrin sollte der Volksmarine die Verteidigung der Küste komplett übertragen werden. Dazu wollten wir ein bis zwei Flottillen, bestehend aus Patrouillenbooten, Minensuchern und U-Boot-Abwehrschiffen bilden. Zusätzlich sollten mir ein Küstenverteidigungsregiment (28. motorisiertes Schützenregiment), das Marinefliegergeschwader in Laage, das Jagdgeschwader 9 in Peenemünde sowie Teile einer Flugabwehr-Raketenbrigade unterstellt werden.

Damit wäre die VM voll verantwortlich für die Verteidigung des gesamten Küstenstreifens des Landes geworden. Im März 1990 löste die demokratisch gewählte Regierung de Maiziere die Modrow-Regierung ab. Das Ressort Verteidigung übernahm der ehemalige Wehrdienstverweigerer und Bausoldat Rainer Eppelmann (CDU). Zur unserer Überraschung hatte Eppelmann die gesamte militärische Führung bestätigt, auch Admiral Hoffmann als Chef der NVA. Er fand sogar wohlwollende Worte zu dem bisher Geleisteten und sprach von „preußischen Tugenden“ wie Fleiß, Pflichtbewusstsein oder Loyalität, die auch die NVA-Offiziere auszeichnen würden.

Schrittweise Außerdienststellungen

Die politische Lage war unklar. Welche Absichten hatte die Sowjetunion, wie stellte sich Gorbatschow ein vereinigtes Deutschland vor, in dem zwei Armeen diametral entgegengesetzten Militärbündnissen dienten? Vor allem Minister Eppelmann äußerte mehrfach die Überzeugung, dass die NVA noch längere Zeit als selbstständige Armee existieren würde. Dies entsprach unserer Vorstellung von einer kleinen, auf Küstenverteidigung konzentrierten Flotte. Andererseits versuchten wir, die neue Struktur so zu konzipieren, dass sie sich schrittweise an die Strukturen der Bundeswehr anpassen konnte.

Im Februar 1990 übernahm ich vom Chef der Landstreitkräfte, Generalleutnant Skerra, das in der Rostocker Hansa-Kaserne stationierte 28. Motorisierte Schützenregiment in vollem Bestand. Damit war das Strukturelement zur Küstenverteidigung innerhalb der Volksmarine geschaffen.

Die Übernahme des Jagdfliegergeschwaders 9 in Peenemünde scheiterte indes am erbitterten Widerstand des Chefs der Luftstreitkräfte, Generalleutnant Berger. Die Raketenboote und Landungsschiffe wurden schrittweise außer Dienst gestellt, die Übernahme von Teilen der Luftabwehr-Raketenbrigade wurde konzipiert. Aus dem Bestand des Marinehubschraubergeschwaders war eine einsatzfähige SAR-Staffel geformt worden. Im Kommando wurde das Konzept zur Stationierung von zwei Küstensicherungsflottillen, bestehend aus Minenabwehrschiffen und U-Boot-Abwehrschiffen mit Standorten in Warnemünde und Peenemünde, ausgearbeitet.

Ungewisse Zukunft

Damit war die Volksmarine in der Lage, als möglicher Teil der Deutschen Marine den Schutz der Küste, der Häfen und der Seewege in ihrem bisherigen Verantwortungsbereich zu gewährleisten. Eine Kooperation mit der Polnischen Seekriegsflotte wäre durch jahrzehntelang praktiziertes Zusammenwirken kein Problem gewesen. Natürlich gingen wir davon aus, unter gesamtdeutschem Kommando zu handeln. Wie sich das Verhältnis zum Warschauer Pakt dabei gestalten würde, war uns dabei nicht klar. Wir wussten aber, dass dieser Teil der deutschen Flotte nur eine Übergangslösung sein konnte.

Spätestens im Juli 1990 zeigte sich, dass es bald ein vereintes Deutschland geben würde, jedoch keinesfalls zwei Armeen beziehungsweise Flotten. Die ersten unmissverständlichen Zeichen erhielt ich während eines inoffiziellen Treffens mit dem damaligen Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Mann, auf dem Zerstörer *Lütjens* am 10. Juli 1990. Nach meiner Ankunft mit traditioneller seemännischer Ehrenbezeigung an der Stelling und Begrüßung durch den Kommandanten zogen wir uns in eine Kammer zurück und führten ein offenes, für mich brisantes Gespräch.



HOHER BESUCH: **Übernahme eines Küstenverteidigungsregiments (28. motorisiertes Schützenregiment)**

Foto: Sammlung Born

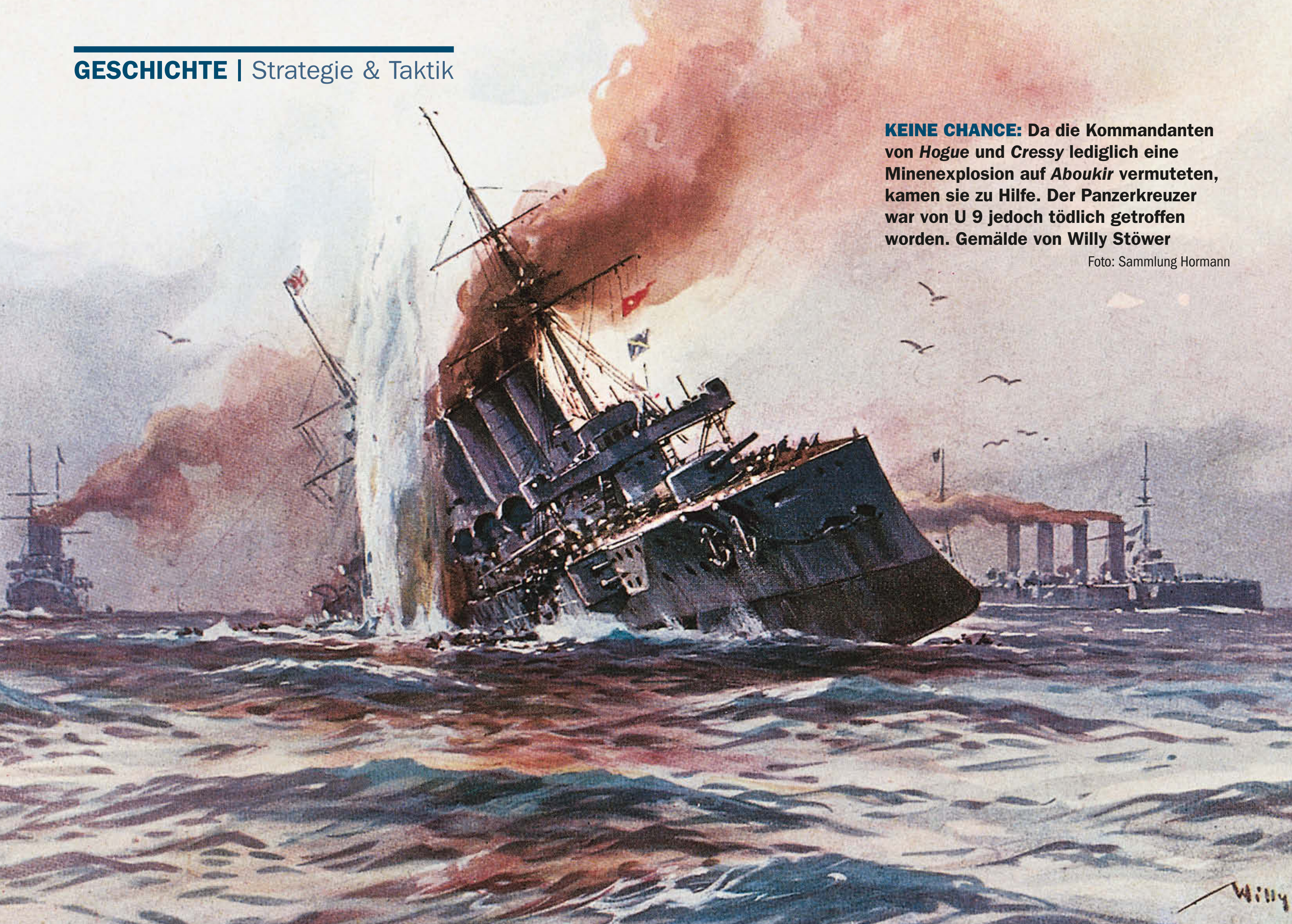
Die Brisanz bestand darin, dass mir deutlich gemacht wurde, die VM sei in der neuen Republik höchst unwillkommen. Nicht unbedingt aus politischen Gründen. Man hatte ja später ohne zu zögern den größten Teil des Personalbestandes der „Volkspolizei“ und sogar Personal der Grenztruppen übernommen. Admiral Mann hatte gerade seine „Konzeption 2000“ für die Deutsche Marine fertiggestellt, nach der die Bundesmarine um die Hälfte vermindert werden sollte. Er bemerkte dazu: „Ich muss um 50 Prozent kürzen und jetzt kommt ihr noch.“

Ich versuchte Mann davon zu überzeugen, der VM wenigstens übergangsweise einen Platz und Aufgaben in der neuen Flotte zuzuweisen. Mir wurde aber bedeutet, dass die Politik kaum zusätzliche Mittel dafür bereitstellen würde. Wenigstens sollten der Stützpunkt der ehemaligen 4. Flottille in Warnemünde-Hohe Düne und eine Ausbildungseinrichtung in Stralsund übernommen und möglicherweise das Marineamt von Wilhelmshaven nach Rostock-Gehlsdorf verlegt werden.

Dann trafen sich Gorbatschow und Kohl im Kaukasus! Als ich während einer Dienstfahrt das Ergebnis dieses Treffens im Radio erfuhr, sagte ich spontan zu meinem Fahrer: „Jetzt können wir einpacken.“ Bei seinem ersten und letzten Besuch der VM am 5. September 1990 verkündete Admiral Mann vor allen in der 4. Flottille in Warnemünde versammelten Kommandeuren der VM ohne Vorwarnung an mich, dass ab dem 3. Oktober alle Schiffe angebunden würden. Der Kernsatz lautete: „Die Hauptlinie ist, den gesamten Fuhrpark stillzulegen und außer Dienst zu stellen.“ Ich fühlte mich vor allen unterstellten Kommandeuren düpiert, war aufgebracht und sprach persönlich im Ministerium für Verteidigung und Abrüstung vor.

Von Entscheidungen überrollt

Ich weiß nicht, ob mein „letztes Gefecht“ für die VM etwas bewirkt oder ob Admiral Mann selbst die Initiative ergriffen hatte. Jedenfalls ging kurz darauf ein Fernschreiben von Admiral Mann ein mit der Bitte, zwölf Kampfschiffe aufzulisten, die auch nach dem 3. Oktober im Dienst bleiben könnten. Damit war die Weiterexistenz der wichtigsten operativen und logistischen Strukturen der VM zunächst gesichert. Der Großteil der verbliebenen Schiffe wurde an Indonesien geliefert und die indonesischen Besatzungen wurden von ehemaligen VM-Angehörigen ausgebildet. So lebte die Volksmarine gleichsam an einem anderen Ort der Erde weiter. ⚓



KEINE CHANCE: Da die Kommandanten von *Hogue* und *Cressy* lediglich eine Minenexplosion auf *Aboukir* vermuteten, kamen sie zu Hilfe. Der Panzerkreuzer war von U 9 jedoch tödlich getroffen worden. Gemälde von Willy Stöwer

Foto: Sammlung Hormann

U-Boot-Taktik im Ersten Weltkrieg

„Zweites Rohr Achtung! – Los!"

Die noch unausgereifte Technik im Ersten Weltkrieg setzte den deutschen U-Booten deutliche Grenzen. Dennoch waren viele erfolgreich. Wie operierten sie und welche Taktik wendeten sie an?

Von Dr. Heinrich Walle

Größerer Kriegstransport findet statt nach Ostende. ‚U 9' sobald Wetter es erlaubt, auslaufen. (...) Angreifen alle Kriegs- und Transportschiffe (...)." So lautete der Befehl Gg 87 F des Führers der U-Boote vom 19. September 1914 an U 9. Drei Tage später befand sich das Boot auf einer Position etwa 22 Seemeilen in Peilung 299 Grad (zirka Westnordwest) vom Leuchtturm Scheveningen am Ausgang des englischen Kanals. Weisungsgemäß war U 9 am 20. September zur Erkundung des feindlichen Schiffsverkehrs bei Dover aus Helgoland ausgelaufen.

Das 57,4 Meter lange und 611 Tonnen unter Wasser verdrängende Boot geriet unmittelbar nach Verlassen des Hafens in einen heftigen Weststurm, sodass durch die enormen Bootsbewegungen im Seegang der Kreiselkompass ausfiel und der Kommandant, Kapitänleutnant Otto Weddigen, sich nach Lotungen orientierend an die niederländische Küste herantasten musste.

In der Nacht zum 22. September flaute der Nordwind ab und hatte den Horizont reingefegt. Das nach Westen getaucht vorstoßende Boot war nach Tagesanbruch wie-

der über Wasser. Dann entdeckte der Kommandant ein Kriegsfahrzeug und kurze Zeit später zwei weitere – drei englische Kreuzer! Weddigen entschloss sich anzugreifen.

Nach 35 Minuten waren die drei Panzerkreuzer *Aboukir, Hogue* und *Cressy* gesunken. Während seiner Angriffe benutzte Otto Weddigen, um nicht entdeckt zu werden, das Sehrohr so wenig wie möglich und zur Verminderung von Wasserschwall nur bei kleiner Fahrt. U 9 setzte sich unter Wasser mit hoher Fahrt (um acht Knoten) noch 20 Minuten lang nach Norden (etwa zwei Seemeilen) ab, tauchte auf, um die Batterien zu laden, und trat die Rückfahrt nach Helgoland an.



HOCHSPANNUNG in der Zentrale eines U-Bootes. Ähnlich muss man sich die Situation vorstellen, als Weddigen die englischen Panzerkreuzer anlief. Gemälde von Felix Schwormstädt
Foto: Sammlung GSW

Hoch ausgezeichnet

Bei der Versenkung der drei Panzerkreuzer waren 1.457 Tote zu beklagen, 837 Mann konnten als Überlebende geborgen werden. Die Kriegsschiffe, von denen *Aboukir* und *Hogue* im Jahre 1900 und *Cressy* 1899 vom Stapel gelaufen waren, galten damals bereits als veraltet, dennoch wurde ihre Versenkung zu Beginn des Ersten Weltkrieges auf deutscher Seite als „weltbewegende Tat" eingestuft. Der Seeheld Weddigen erhielt aus der Hand Kaiser Wilhelms II. die Eisernen Kreuze (EK) II. und I. Klasse, die Besatzungsmitglieder wurden mit dem EK II ausgezeichnet.

Die Führung der Royal Navy, die fortan in den Seegebieten östlich der britischen Inseln nur noch moderne Seestreitkräfte einsetzte, konnte den Verlust durchaus verschmerzen. Man erkannte jedoch die tödliche Gefahr durch das neue Waffensystem Unterseeboot, das hier erstmalig zum Erfolg gekommen war. So erging der Befehl, dass im Fall einer Torpedierung dem Havaristen nur kleinere Fahrzeuge als Zerstörer zu Hilfe kommen durften. Größere Schiffe sollten, um nicht ebenfalls getroffen zu werden, mit hoher Fahrtstufe ablaufen.

Obwohl spektakulär, werden an dem Erfolg von U 9 die Probleme der deutschen U-Boot-Taktik deutlich. Alle U-Boote des Ersten Weltkrieges waren eigentlich Überwasserfahrzeuge, die als Tauchboote nur zeitweise unter Wasser fahren konnten. Betrugen die Fahrtstrecken über Wasser zu Kriegsbeginn etwa 3.500 Seemeilen, so konnte diese Strecke 1917 auf über 10.000 Seemeilen bei Geschwindigkeiten von sieben bis acht Knoten gesteigert werden.

Die in Tauchfahrt zurückzulegende Strecke betrug je nach Bootstyp zwischen 50 und 80 Seemeilen bei einer Fahrt von fünf Knoten. Die Höchstgeschwindigkeiten über Wasser lagen anfangs bei etwa 14 und bei den großen Booten 1917 bei 15 bis 17 Knoten. Als Höchstfahrt unter Wasser wurden acht bis neun Knoten angegeben. Damit war ein getauchtes U-Boot fast stationär und konnte sich nur sehr langsam fortbewegen.

Die angegebenen Höchstgeschwindigkeiten unter Wasser hielt ein U-Boot nur kurz ein, da der Stromverbrauch die Kapazität der Akkumulatorenbatterie schnell erschöpfte. In der Regel lief das Boot bei Tauchfahrt kleine Fahrtstufen, um die Batterie zu schonen. Hinzu kam, dass die Atemluft vermutlich eineinhalb bis maximal zwei Tage reichte. Dann musste das Boot auftauchen, denn überlebenswichtig war, die Atemluft auszutauschen und die Batterie durch die Antriebsmotoren aufzuladen.

Weddigens Taktik

Hauptbewaffnung waren Torpedos, die auch bei Tauchfahrt abgeschossen werden konnten. Jeder Kommandant war bestrebt, seine Torpedos auf kürzeste Distanz und bei höchster Laufgeschwindigkeit „loszumachen". So hatte Weddigen seine Torpedos aus einer Distanz von nur 350 Metern und 500 Metern geschossen. „Es wurden, um Winkelschußversagern vorzubeugen, nur 0° und 180° Schüsse geschossen." Der Kommandant ließ also an den Torpedos keine Vorhaltewinkel einstellen.

U 9 besaß vier Torpedorohre und führte sechs Torpedos mit. Weddigen hatte damit zwei Rohre bei Tauchfahrt nachgeladen. Je nach Typ hatte ein Torpedo eine Laufstrecke von 5.000 bis 8.400 Metern bei einer Geschwindigkeit von 27 Knoten. Bei 35 Knoten betrug die Laufstrecke allerdings noch 2.200 bis 3.500 Meter. Da Gegnerkurs und -fahrt wie auch die Entfernung auf Schätzungen beruhten, zielten die Torpedos als Geradeausläufer auf den Gegner.

Die ersten U-Boote waren mit vier Torpedorohren bestückt und konnten insgesamt



KAPITÄNLEUTNANT Otto Weddigen (1882–1915), der für seine Erfolge sogar zur Vermarktung von Schokolade diente („Kant Marine-Schokolade U 9. Für Heer und Marine vorzüglich geeignet"), erhielt nach der Versenkung des englischen Kreuzers *Hawke* am 24. Oktober 1915 den Orden Pour le Mérite
Foto: dpa



UNGEACHTET der technischen Grenzen, die beispielsweise die noch unausgereifte Funktelegrafie setzte, entwickelte sich die U-Boot-Waffe weiter. Hier passiert UB 38 den Kaiser-Wilhelm-Kanal, um in der Nordsee zu operieren Foto: Deutsches Maritimes Institut

sechs dieser Unterwasserwaffen mit sich führen. Später bestand die Ausstattung der Boote aus fünf oder sechs Rohren und auf den großen Booten aus zwölf bis 16. Einige U-Kreuzer führten sogar 19 bis 24 Torpedos mit sich. Eine Statistik der Treffer zeigt, dass je nach Torpedotyp die Trefferquote bei 50 bis 58 Prozent lag. Seit 1915 waren die deutschen U-Boote zusätzlich mit Geschützen bis zu einem Kaliber von 10,5 Zentimeter bewaffnet, um vor allem im Handelskrieg gegen Frachtschiffe die Geschosse zu sparen.

Als Hauptsensor aller U-Boote fungierten damals die Augen der Besatzungsmitglieder, die vom U-Bootturm Ausguck hielten. Bei der geringen Höhe von sieben bis neun Metern war selbst mit Doppelgläsern die Sichtweite recht beschränkt. Darüber hinaus mussten die Entfernung sowie die Bewegungen der entdeckten Objekte und teilweise auch deren Ausmaße (wie der für die Einstellung der Torpedos wichtige Tiefgang) geschätzt werden.

Wichtigstes Kommunikationsmittel auf hoher See waren Funkgeräte, die von Anfang an zur Standardausrüstung deutscher U-Boote zählten. Mangelnde Trennschärfe und die hohe Empfindlichkeit der Geräte sollten bis in die Jahre nach dem Ersten Weltkrieg den Gebrauch dieses elektronischen Fernmeldemittels allerdings stark beeinträchtigen. Nach heutigen Maßstäben waren die Reichweiten der an Bord der U-Boote installierten Sendeanlagen gering und ihre Technik zu anfällig.

> „Handelskrieg ist gemäß Prisenordnung zu führen. In welchem Umfang er (...) zu betreiben ist, ordnet der Chef der Hochseeflotte an."
>
> Aus: *Kriegführung in der Nordsee*, 1914

Man funkte damals teilweise im unteren Bereich der Längstwellen bis 6.000 Meter Wellenlänge (50 Kiloherz) und dann vor allem im Langwellenbereich von 5.000 bis 500 Meter Wellenlänge (60 bis 1.600 Kiloherz) – auf nicht mehr als drei Frequenzen. Die fast ausschließlich von den deutschen U-Booten benutzte Sendewelle war die 400-Meter-Welle. Bereits ein Arbeiten auf 500 und 600 Meter Wellenlänge konnte zu Störungen durch Überlagerungen führen. Die durchschnittliche Reichweite eine Bordanlage betrug 150 Seemeilen, es wurden aber auch teilweise erheblich größere Werte erzielt.

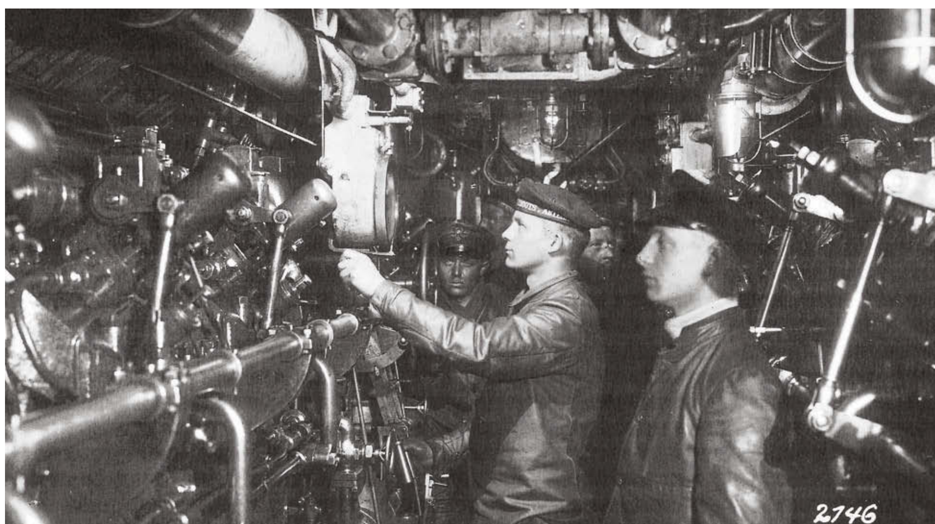
Ortung von Schiffen

Seit 1917 konnten Großfunkstationen bereits von U-Kreuzern im Atlantik gehört werden. Bis Kriegsende musste ein U-Boot, das eine Funkmeldung an einen entfernt stehenden

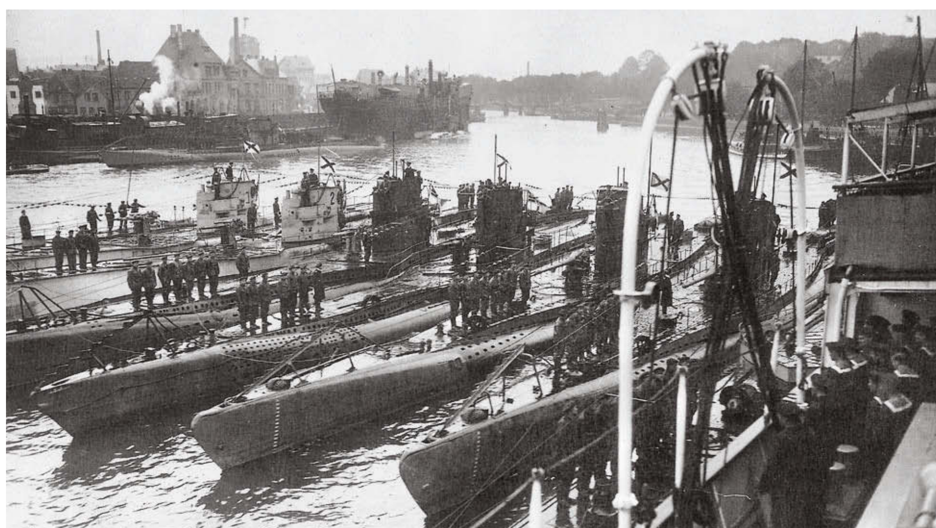
ORIGINALDOKUMENT Aus dem Kriegstagebuch von U 9

1. 7:30 Uhr vormittags: II. Rohr, 0° Winkel auf den in der Mitte stehenden Kreuzer. Schußentfernung 500 m. Geschätzte Fahrt: 10 sm, Schneidewinkel 90°, Treffer. Schiff krängte nach einigen Minuten stark, kenterte, während der Angriff auf den nächsten Kreuzer angesetzt wurde.
2. 7:55 Uhr vormittags: Doppelschüsse aus I. und II. Rohr, fünf Sekunden Intervall, 0° Winkel auf den östlichen Flügelkreuzer, der dem havarierten Schiff zu Hilfe kam und es mit Rettungsbooten unterstützte. Schiff lag fast still. Zielverteilung durch Drehen des Bootes. Schußentfernung etwa 350 m. Schneidungswinkel geschätzt 70°. Zwei Treffer. Schiff krängte und sank unbeobachtet, während der Anlauf für das nächste Schiff angesetzt wurde.
3. 8:20 Uhr vormittags: Doppelschuß aus III. und IV. Rohr, 180° Winkel auf das letzte Schiff, westliches Flügelschiff, welches in der Nähe stoppte und sich ebenfalls an der Rettung zu beteiligen schien. Schiff lag fast still. Schußentfernung etwa 1.000 m. Beide mit fünf Sekunden Intervall nacheinander im Ablaufen losgemacht … Beim ersten Zeigen des Sehrohrs nach Verlauf von etwa vier Minuten konnte ich wohl eine veränderte Trimmlage des Schiffes feststellen … Um sicherzugehen, entschloß ich mich noch zum Abfeuern des letzten, des sechsten Torpedos, auf das stillliegende havarierte Schiff.
4. 8:35 Uhr vormittags: I. Rohr, 0° Winkel, Schußentfernung 500 m. Treffer.

VIEL TECHNIK AUF ENGSTEM RAUM: Im Dieselraum eines U-Bootes quittiert der Fahrgast gerade ein Maschinensignal



GROSSE ZUKUNFT? Deutsche U-Boote vom Typ UB III in einem Stützpunkt um 1918 – Vorläufer des legendären Typs VII C, dem meistgebauten Kampfboot des Zweiten Weltkrieges Fotos (2): Deutsches Maritimes Institut



Empfänger abgeben wollte, auftauchen und Antennenmasten aufstellen, um eine dem Wellenbereich angepasste Antenne benutzen zu können. Bei diesem Vorgang war das Boot tauchunklar. Die Möglichkeit eines gerichteten Funkempfangs zur Ortung nutzte die Kaiserliche Marine seit 1917 weniger zur Standortbestimmung gegnerischer Schiffe, als vielmehr zur Navigationshilfe, um erkannte gegnerische Minenfelder zu umgehen. „Drehfunkfeuer“ an der Küste peilten das eigene U-Boot ein und erhielten so seine Position über Funk.

Technische Grenzen bestimmten also die U-Boot-Taktik, wobei der Hauptvorteil des U-Bootes darin bestand, tauchen zu können und damit für einen Gegner nicht wahrnehmbar zu sein. Genau so war Otto Weddigen mit U 9 am 22. September 1914 vorgegangen. Infolge ihrer relativ geringen Überwassergeschwindigkeit konnten U-Boote damals nicht zusammen mit modernen Flottenverbänden operieren, die sich 1914 bereits in Bereichen von über 20 Knoten bewegten.

Eine hohe Fahrtstufe zu laufen und Zickzackkurse zu fahren, war damals die einfachste Abwehrmaßnahme gegen Angriffe aus der Tiefe. Die englischen Panzerkreuzer konnten aber nur noch zehn Knoten laufen und fuhren in Verkennung einer U-Boot-Gefahr keine Zickzack-Kurse. Damit liefen sie U 9 direkt vor die Rohre.

Die technischen und witterungsbedingten Beeinträchtigungen der optischen Wahrnehmung schränkten den Wert des U-Bootes als Mittel der Seeraumerkundung allerdings weit ein, sodass der Einsatz von Unterseebooten dann wenig erfolgreich war, wenn Bewegungen von Einheiten der Royal Navy aufgeklärt werden sollten.

Trotz seiner technischen Mängel war die seit dem Winter 1906 auf Schiffen der Kaiserlichen Marine eingeführte Funktelegrafie das wichtigste Fernmeldemittel zur Führung von U-Booten. Zwar konnte man damals per Funk noch keine U-Boote als Verbände in See führen, dennoch leiteten Großfunkstationen an Land sie als Einzelfahrer zu Positionen, auf denen – nach Auswertung abgehörter Funksprüche, Agentenmeldungen und Zeitungsnachrichten aus dem neutralen Ausland – vermutlich Handelsschiffe fuhren.

Rudeltaktik

Der Ansatz von U-Booten über Funk durch ein auf einem U-Boot im Operationsgebiet eingesetzten Offizier scheiterte an der technischen Unzulänglichkeit. Auch mussten Kommandanten seit 1917 erkennen, dass die gegnerische Abwehr den eigenen Standort einpeilte und das Boot bekämpfte, sobald der eigene Sender strahlte. Die im Ersten Weltkrieg sichtbaren technischen Mängel, die der U-Boot-Kriegführung klare Grenzen gesetzt hatten, vermochten die Planer der neuen deutschen U-Boot-Waffe seit 1935 nicht hinreichend zu beseitigen, sodass die Boote zu Beginn des Zweiten Weltkrieges prinzipiell noch das waren, was sie im Ersten Weltkrieg gewesen sind: tauchfähige Überwasserfahrzeuge. ⚓



Antiker Ost-West-Konflikt

Die Seeschlacht bei Actium

Am 2. September 31 v. Chr. siegte Octavians Flotte unter seinem Befehlshaber Agrippa über Antonius und Cleopatra – es war zugleich ein Triumph des Westens über den Orient und für mehrere Jahrhunderte von schicksalhafter Bedeutung

Von Dr. Klaus Peter Schwarz



OCTAVIANS SIEG: Historiengemälde der Entscheidungsschlacht zwischen Octavian und Antonius von Lorenzo A. Castro, 1672 Foto: dpa

Zwei Jahrhunderte, bevor am 2. September des Jahres 31 v. Chr. bei Actium, vor der Bucht von Ambrakia an der Westküste Griechenlands, die Flotten der ehemals verbündeten römischen Triumvirn Gaius Octavian und Marcus Antonius aufeinandertrafen, hatte die kriegerische Stadtrepublik den maritimen Krieg mühsam im Kampf gegen das Seefahrervolk der Karthager lernen müssen.

Später übernahmen die Römer die Flotten der bezwungenen hellenistischen Königreiche des Ostens. Sie bekämpften damit die ausufernde Piraterie an den Küsten Griechenlands und Kleinasiens und machten aus dem Mittelmeer das *Mare nostrum*. Auf diese Zeit geht auch der Ausspruch von Gnaeus Pompeius zurück: *Navigare necesse est* (Seefahrt tut not). Zum Zeitpunkt der Schlacht von Actium befand sich die römische Republik fast genau seit einem Jahrhundert im Bürgerkrieg. Seit den Reformversuchen der beiden Gracchen hatten immer wieder bedeutende Vertreter der römischen Nobilität gegen die korrupte Senatsherrschaft aufbegehrt.

Nur für kurze Zeit konnte Cäsar, der mächtigste aller römischen Militärdespoten, die Alleinherrschaft erringen. Seine Ermordung im Jahre 44 v. Chr. war das Signal zur letzten Runde im Kampf um das Imperium, das inzwischen die gesamte antike Welt vom Kanal bis zu den Wüsten Syriens in seinen Klauen hielt.

Widersacher Antonius

Marcus Antonius, einer der talentiertesten Befehlshaber in Cäsars Heer, hatte nach dem Sieg über die Cäsar-Mörder bei Philippi den wirtschaftlich stärkeren Osten (Griechenland, Kleinasien, Syrien und Ägypten) in seine Hand gebracht. Langfristig musste Octavian fürchten, dass sein ehemaliger Verbündeter und Schwager, inzwischen offen liiert mit der Pharaonin Ägyptens, Cleopatra, sich zu einem hellenistischen Herrscher wandeln und schließlich nach Westen wenden würde. Geschickt begann der Großneffe Cäsars und testamentarische Adoptivsohn des Diktators den Krieg gegen seinen östlichen Widersacher propagandistisch vorzubereiten.

Während sich Octavian dabei als wahrhafter Vertreter der alten römischen Tugenden inszenierte, wurde Antonius als Schwächling verhöhnt, den das Luxusleben im Osten verweichlicht und den Römern längst entfremdet hatte. „Niemand soll ihn daher einen Römer, vielmehr als einen Ägypter betrachten", heißt es noch 200 Jahre später in einer fiktiven Rede vor Beginn der Schlacht bei Cassius Dio Cocceianus, der als Verfasser einer römischen Geschichte in sieben Büchern die Hauptquelle für das kommende Geschehen bildet.

Zum endgültigen Bruch der Rivalen kam es, als Octavian das im Tempel der Vesta aufbewahrte Testament des Antonius öffentlich im Senat verlesen ließ. Dass er damit einen klaren Rechtsbruch begangen hatte, ging in der allgemeinen Empörung über die angebliche Verfügung des östlichen Widersachers unter: Im Fall seines Todes sollten Cleopatras Kinder römische Gebiete erben. Einhellig enthob der Senat daraufhin Antonius aller Würden, erklärte seine Geliebte Cleopatra zur Staatsfeindin und beschloss den Krieg gegen Ägypten.



CLEOPATRAS CHANCE: Als weiter vorn die beiden Flotten gegeneinander verbissen kämpften, nutzte Cleopatra die Situation, mit ihren Schiffen ungehindert auszubrechen und bei günstigem Wind mit gesetzten Segeln auf die hohe See zu entkommen. Buchillustration um 1910 Foto: dpa

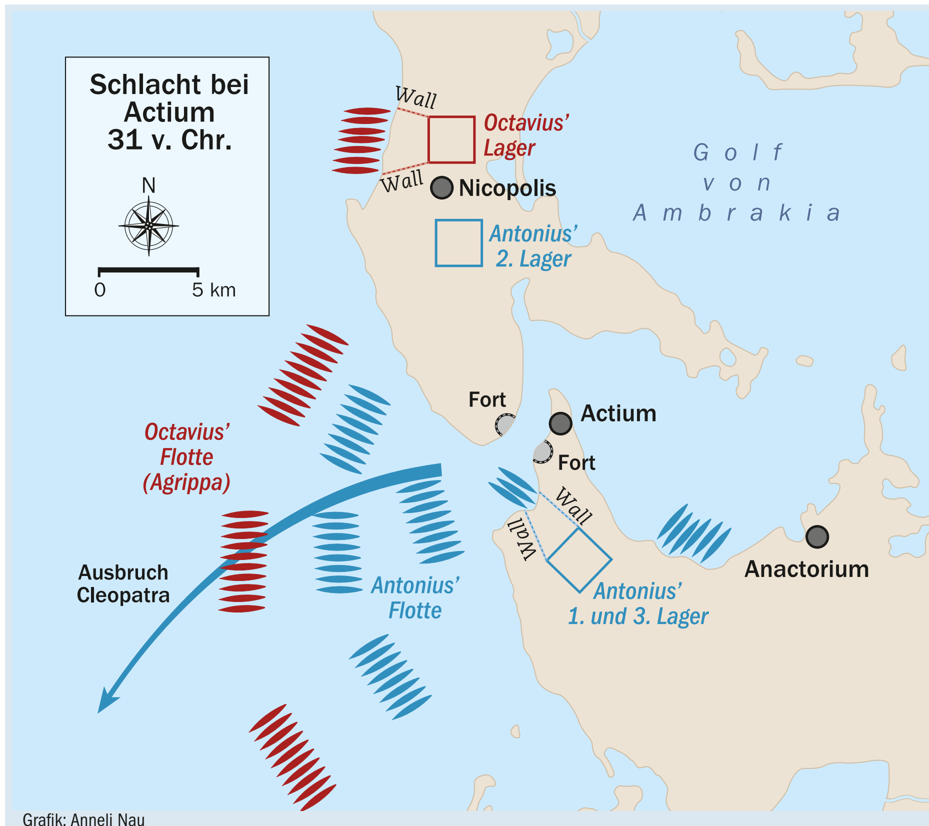
GESCHICKTE SEETAKTIK

Agrippa ließ sich nicht auf einen geschlossenen Enterkampf mit den stärker bemannten Schiffen des Gegners ein, sondern attackierte einzelne Schiffe, zerstörte ihre Riemen und setzte Brandpfeile und Feuertöpfe ein.

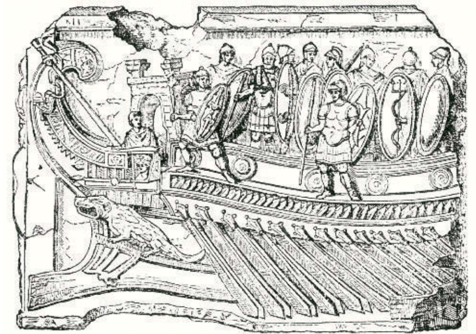
Offensive Kriegsführung

Für den kommenden Kampf betrieben die Kontrahenten immense Rüstungen. Im Frühjahr des Jahres 31 v. Chr. hatten Antonius und Cleopatra ein Heer von 75.000 Legionären und 12.000 Reitern an der Westküste Griechenlands versammelt, das von einer Flotte von 500 Kriegs- und 300 Handelsschiffen unterstützt wurde. Das Paar entschied sich für eine offensive Kriegsführung und wollte über die nur 60 Kilometer breite Straße von Otranto nach Italien übersetzen. Allerdings ließ sich ihre beeindruckende Hee-

SIEG OCTAVIANS Entscheidungsschlacht auf See



Grafik: Anneli Nau


NIEDERLAGE: Das Schiff von Antonius in der Schlacht bei Actium. Ein Jahr nach der Niederlage nahm sich der Römer das Leben. Nachzeichnung eines zeitgenössischen Reliefs Abbildung: Sammlung GSW

resmasse nur sehr schlecht manövrieren und so kam Octavian seinen Gegnern zuvor. Heer und Flotte hatte er in Brundisium (Brindisi) und Tarent konzentriert.

Von dort unternahm sein agiler Flottenbefehlshaber Marcus Vipsanius Agrippa im Frühjahr einen überraschenden Vorstoß an die Südspitze des Peloponnes, eroberte die gegnerische Flottenbasis Methoni und schnitt auf diese Weise Antonius und Cleopatra von ihrer Getreideversorgung aus Ägypten ab. Der damals 33-jährige Agrippa war ein Angehöriger des römischen Ritterstandes und ein früher Weggefährte des gleichaltrigen Octavian. Er bewährte sich in zahllosen Verwendungen als militärischer Befehlshaber oder ziviler Administrator und wurde bereits mit 26 Jahren zum Konsul ernannt. Auf Agrippa geht im Übrigen auch die Gründung der Stadt Köln (*Oppidum Ubiorum*) während seiner Statthalterschaft in Gallien zurück.

In einem zweiten Schlag gegen Antonius besetzte Agrippa die Insel Kerkyra, sodass Octavian nun mit dem Hauptheer unangefochten nach Griechenland übersetzen konnte. Offenbar lag die römische Propaganda nicht ganz falsch, wenn sie Antonius Genusssucht und Bequemlichkeit vorwarf, denn seine Passivität in diesen entscheidenden Wochen war kaum anders zu erklären. Ohne auf nennenswerte Gegenwehr zu stoßen, besetzten Agrippas Flottenabteilungen außerdem die Insel Leukas und weitere wichtige Stützpunkte entlang der Versorgungsroute des Gegners.

Agrippa im Vorteil

Inzwischen hatte sich Octavian mit seinem Heer zunächst auf dem nördlichen Arm der Bucht von Ambrakia verschanzt. Im August wagte er einen weiteren Schlag und besetzte auch noch den Strand von Gomaraos im Süden von Actium. Damit waren im Zusammenwirken mit Agrippas Schiffen Heer und Flotte des Gegners vollkommen abgeschnitten. Mit jedem Tag wuchsen die Versorgungsprobleme in Antonius' Lager. Octavian wusste, dass die Zeit nun für ihn lief, und hütete sich daher, die ihm mehrfach angebotene Schlacht anzunehmen, zumal er vor den Feldherrnqualitäten seines Gegners immer noch großen Respekt besaß.

Für Antonius und Cleopatra kam schließlich nur noch ein Rückzug infrage, der aber unter den gegebenen Verhältnissen in eine verlustreiche Flucht ausarten musste. In einem Kriegsrat Ende August fiel schließlich die Entscheidung, mit einem Teil der Flotte und der Staatskasse den Durchbruch zu wagen. Gleichzeitig sollte der Befehlshaber des Landheeres, Canidius Crassus, versuchen, mit dem Großteil des Heeres nach Osten über die Berge ins Landesinnere zu gelangen.


HERRSCHER: Octavianus Augustus (geboren 63 v. Chr., gestorben 14 n. Chr.) beendete die Bürgerkriege, war der erste römische Kaiser und nach der Entscheidungsschlacht gegen Antonius Alleinherrscher des Römischen Reiches. Als häufig kranker Imperator von schwacher Konstitution musste er sich auf starke politische und militärische Persönlichkeiten verlassen Foto: dpa



GLORIFIZIERT: Darstellung der Schlacht in einem Holzstich aus dem 19. Jahrhundert Foto: dpa

Da Antonius nicht mehr alle seine Schiffe bemannen konnte, ließ er einen Teil verbrennen und besetzte den Rest mit 20.000 Legionären und 2.000 Bogenschützen. Viele seiner Schiffe waren nach Berichten antiker Autoren schwer bewaffnete schwimmende Festungen mit Türmen, auf denen man Schleudern und Geschütze postiert hatte. Ob diese Fahrzeuge acht bis zehn Reihen Ruderer gehabt hatten, wie aus den antiken Berichten hervorgeht, ist nicht nachgewiesen. Es wird vermutet, dass es sich um typisierende Größenangaben für die Schiffe handelte und vermutlich die Zahl der Männer beschrieb, die jeweils einen Riemen bedienten.

Schnelle, wendige Schiffe

Nur unter Stöhnen, so heißt es bei dem Historiker Florus, habe das Meer diese gewaltigen Ungetüme getragen. Auf der Gegenseite hatte Marcus Agrippa seine Flotte formiert, in denen die leichte illyrische Liburne als Schiffstyp überwog. Der Vorteil dieser nur mit einer, später auch mit zwei Ruderreihen und vielleicht mit zwei Mann pro Riemen ausgestatten Fahrzeuge war ihre Schnelligkeit und Wendigkeit, mit deren Hilfe sie den Rammstoß wagen oder wenigstens die Ruderreihen des Gegners zerbrechen konnten. Letzteres war wohl die gängige Taktik, da sie das rammende Schiff nicht gefährdete, aber den Gegner bewegungsunfähig machte.

Nach seinem Biografen Plutarch hatte Antonius vor der Schlacht auch angeordnet, auf allen noch verbliebenen Schiffen ein Segel mitzunehmen. Da es in der Schlacht oder im Nahkampf vollkommen nutzlos war, sprach dieser Befehl wohl dafür, dass Antonius zu einem bestimmten Zeitpunkt mit einem Teil seiner Flotte unter Nutzung des günstigen Mittagswindes, das heißt des ablandigen Landwindes aus dem Norden, der durch Sonneneinstrahlung, die das Land aufwärmte, verursacht wurde, das Schlachtfeld verlassen wollte. Eine ganze Flottenabteilung von 60 ägyptischen Schiffen mit Cleopatra und der Kriegskasse sollte erst gar nicht an den Feind kommen, sondern durch eine Lücke in der gegnerischen Schlachtlinie mit demselben günstigen Wind nach Süden entkommen.

Für den eigentlichen hinhaltenden Kampf blieben Antonius noch etwa 170 Schiffe, denen eine mehr als doppelt so starke gegnerische Flotte mit rund 400 Schiffen gegenüberlag. Agrippa hatte seine Streitmacht in drei gleich starke Abteilungen gegliedert und zu doppelter Dwarslinie (nebeneinander) formiert. Nach mehreren Tagen stürmischer See bot die Witterung am 2. September Antonius endlich gute Voraussetzungen für das Gelingen seines Planes. Das Meer war ruhig und die Schiffe beider Flotten dümpelten zunächst beinahe friedlich auf dem Wasser.

Da Agrippa ihn mit seiner Übermacht kaum in der engen Bucht selbst angreifen würde, musste Antonius das Gefecht auf die offene See verlagern. Nur dort konnte sein Fluchtplan gelingen. Mit dem erwartungsgemäß gegen Mittag aufkommenden Wind gab Antonius seiner Flotte, die ohne Berücksichtigung der ägyptischen Schiffe ebenfalls in drei Abteilungen gegliedert war, den Befehl zum Angriff. Er profitierte davon, dass Agrippas rechter Flügel ein Stück zurückwich, vermutlich in der Absicht, zu einer Umfassungsbewegung auszuholen. Zum Zentrum hin entstand so plötzlich eine Lücke, die während der gesamten Schlacht nicht mehr geschlossen werden konnte.

> „Für zwei Herrscher hatte das Imperium Romanum keinen Raum, und der Sieg Octavians hat der Entwicklung die maßgebende Richtung gegeben.“
>
> Hermann Bengtson, Althistoriker

Auf ganzer Länge waren bald die Schiffe von Freund und Feind ineinander verkeilt und die auf beiden Flotten verteilten Infanteriekohorten begannen nun einen Nahkampf von Schiff zu Schiff. So glich die Aus-

einandersetzung nach Plutarchs Bericht eher einer Landschlacht oder einem Belagerungskampf. Agrippas Liburnen erwiesen sich als zu schwach, die schweren, mit Eisen verstärkten Schiffsbäuche des Gegners zu beschädigen, während Antonius' schwimmende Festungen zu schwerfällig waren, um auf kurze Distanz die notwendige Rammgeschwindigkeit aufzunehmen. So hängten sich jeweils drei oder vier Liburnen an ein gegnerisches Schiff, zerbrachen die Riemen der Schiffe und machten sie damit bewegungsunfähig, sodass sie mit Brandpfeilen und Feuertöpfen in lodernde Fackeln verwandelt wurden.

TALENT Marcus Vipsanius Agrippa – enger Vertrauter von Kaiser Augustuts

63 v. Chr. in Dalmatien geboren, kannte er Octavian, den späteren Kaiser Augustus, seit seiner Zeit in der römischen Rhetorenschule, war neben anderen Ländern in Spanien sein Begleiter und traf nach der Ermordung Cäsars 44 v. Chr. zusammen mit ihm in Rom ein. Agrippa bewährte sich in zahlreichen Schlachten, schützte Italien als *praetor urbanus* vor Antonius' und Pompeius' Einfällen und baute einen sicheren Hafen und eine schlagkräftige Flotte mit leichten, beweglichen Schiffen auf. Im Jahr 36 v. Chr. setzte Agrippa nach Sizilien über und besiegte Sextus Pompeius in der Seeschlacht bei Naulochoi. Mit der *corona navalis* (Schiffskrone) und *vexillum caeruleum* (meerblaues Banner) ausgezeichnet, operierte er mit seiner Flotte in Illyrien (westlicher Teil der Balkanhalbinsel) und war Initiator beim Bau von Schiffen mit neuartigen Entergeräten. Nach der erfolgreichen Schlacht bei Actium, seit der es für die Römer keinen Gegner mehr im Mittelmeer gab, hielt Agrippa Unruhen in Rom nieder und vertrat den in Spanien abwesenden Augustus bis 24 v. Chr. Von dem Imperator mit großer Machtfülle ausgestattet und immer wieder maßgeblich an der Niederwerfung von Aufständischen und Piraten beteiligt, starb Agrippa, der in dritter Ehe mit Augustus' Tochter Iulia verheiratet war, nach einer Erkrankung im Jahr 12 v. Chr.

Historische Deutung

In einzelnen Nahkämpfen konnten sich Antonius' Männer lange Zeit zur Wehr setzen, da ihnen die Größe ihrer Schiffe und vor allem die achtern angebrachten Türme einen erheblichen Vorteil boten. Das Getümmel geschickt ausnutzend, versuchte Cleopatras bisher im Hintergrund gehaltene Flotte durch die Lücke zwischen Agrippas Zentrum und seinem linken Flügel die offene See zu gewinnen, wo sie ihre Segel setzen konnten und dann nach Süden entkamen.

Cassius Dio wie auch Plutarch haben später versucht, diesen zuvor geplanten Durchbruch als spontanen Verrat einer wankelmütig gewordenen orientalischen Königin darzustellen, die nicht mehr an einen günstigen Ausgang der Schlacht glaubte. Ihre Sicht hat sich dann auch bis ins 19. Jahrhundert gehalten. Mit gleicher Verachtung sprachen sie von Antonius, der aus ihrer Sicht längst aufgehört hatte, ein Römer zu sein. Denn als der Feldherr sah, dass Cleopatra tatsächlich entkommen war, stieg er auf einen schnelleren Fünfruderer um, um der Ägypterin zu folgen. Wie viele Schiffe noch mit ihm entkommen konnten, ist unklar. Jedenfalls war sein ursprünglicher Plan aufgegangen.

Nach römischer Ehrauffassung aber hatte er seine Männer verraten und verfiel zu Recht der *damnatio memoriae* (Tilgung aus dem Gedächtnis, was durch die Vernichtung aller Porträtdarstellungen ein Vergessen und damit die totale Vernichtung bewirken sollte). Der Rest seiner Besatzungen, von denen viele die Flucht ihres Befehlshaber gar nicht bemerkt hatten, setzte den Widerstand noch eine Zeit lang fort. Doch immer mehr Schiffe fingen Feuer und viele Soldaten und Seeleute erstickten entweder in den Flammen oder verbrannten. Von Agrippas Schiffen inzwischen vollkommen umstellt, ergab sich der Rest. Die Verlustzahlen auf Seiten des Antonius reichen von 5.000 Toten bei Plutarch bis zu 12.000 Toten und 6.000 Verletzten bei Orosius, einem christlichen Autor der Spätantike, der sich wohl auf Livius stützte.

Derartige Angaben dürfen jedoch wie bei allen vormodernen Geschichtsschreibern nicht als Versuch einer echten statistischen Erfassung des Geschehens gewertet werden, sondern sind lediglich Stilmittel, um die Härte des Kampfes zu betonen. Wie viele Schiffe des Antonius' tatsächlich versenkt wurden und somit einen Totalverlust von Mannschaft und Besatzung nach sich gezogen haben, kann auch aus der Zahl der erbeuteten Schiffe, die Plutarch mit 300 angibt, nicht erschlossen werden. Es waren tatsächlich ja nur 170 Schiffe auf Antonius Seite in die Schlacht gerudert, sodass unter Plutarchs Angabe wohl auch die an der Küste zurückgebliebenen Handelsschiffe und Transporter fallen müssten, von denen wir aber nicht wissen, wie viele schon vor der Schlacht verbrannt worden sind.



Wenige Tage nach Antonius' Tod verübte Cleopatra Selbstmord, wahrscheinlich durch einen bewusst herbeigeführten Schlangenbiss, der ihr nach ägyptischem Glauben die Unsterblichkeit verlieh. Gemälde von German von Bohn, 1841 Foto: dpa

Noch immer stark

Wie so oft erlangte die Seeschlacht von Actium ihre Bedeutung erst in der Retrospektive. Nüchtern betrachtet war Actium nur ein halber Sieg. Denn Antonius und Cleopatra verfügten nach ihrer Flucht noch immer über die üppigen Hilfsquellen des gesamten Ostens. Beide rechneten dabei auch auf ihr Landheer, das sich zunächst unter dem Kommando von Canidius Crassus nach Osten zurückzog, dann aber sieben Tage nach Actium in Makedonien kapitulierte.

Octavians günstigem Übergabeangebot, das auch Landzuteilungen in den Westprovinzen vorsah, konnte sich die Mehrheit der Truppe nicht entziehen. Antonius' Macht im Osten brach nun rascher als erwartet zusammen. Viele Klientelfürsten wie der judäische König Herodes wechselten auf die Nachricht von Actium sofort die Seite. Nach einer verlorenen Schlacht im Nildelta nahm sich Antonius etwa ein Jahr nach dem Untergang seiner Flotte das Leben. Cleopatra, die letzte Pharaonin Ägyptens, folgte ihm nur wenige Tage später in den Tod. Ihr Land blieb bis zur arabischen Invasion im 7. Jahrhundert römische Provinz. ⚓

Die Geschichte eines Meeres

Faszination Atlantik

URGEWALT: Eine Linie trennt das Wasser vom Himmel; dazwischen scheint nichts zu sein

Foto: picture alliance

Er ist einfach da. Aber seit wann? Und seit wann nutzen Menschen das Riesengewässer zwischen Europa und Amerika? Ein Törn durch die Biografie des zweitgrößten Ozeans unserer Erde

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

Ein Meer erweckt den Eindruck, schon immer existiert zu haben. Seine scheinbare Unendlichkeit, in der sich die Wassermassen verlieren, seine für das Auge des Betrachters nicht erfassbare Ausdehnung in Länge, Breite und Tiefe vermittelt Ewigkeit. Lebendige Ewigkeit. Denn dieses wogende biologische Kraftwerk mit seiner unvorstellbaren Fülle und Vielfalt an Geschöpfen ist eine einzige gigantische Bewegung. Werden und Vergehen sind im Meer eins, das uns mit seinen unablässigen Aktivitäten ähnlich wie flackerndes Feuer fasziniert.

Eine Entität

Obwohl sie durch die feine Linie des Horizonts eine optische Grenze findet und im schmalen Blickfeld eigentlich wenig zu entdecken ist, kann man ohne Unterlass vom Ufer aus auf diese große, graue Realität starren, wobei uns seltsamerweise die aufbrausende, schäumende See eine ebensolche Ergriffenheit abtrotzt wie die spiegelglatte, seelenruhig vor sich hin wabernde, aus der innerhalb weniger Augenblicke tosende Urgewalten hervorbrechen können. Vielleicht ist es dieses Unberechenbare, das uns in den Bann des Meeres zieht, oder das betörend Beständige seiner Existenz?

Ob vor 100, 1.000 oder zehn Millionen Jahren, ob bei Hitze oder Kälte, bei Tag oder Nacht – ein Ozean ist ungerührt aller Ereignisse auf dem Festland einfach vorhanden, eine Entität, die als feste Größe für sich steht. Und doch gab es einen Anfang und wird es ein Ende geben, wie alles auf dem Planeten und im Sonnensystem dem Zyklus von Geburt und Tod unterliegt, auch wenn dies die menschliche Vorstellungskraft reichlich überfordern mag.

Nachdem sich die Planeten vor annähernd fünf Milliarden Jahren auf einer flachen Scheibe verteilend aus kondensiertem Staub um den Stern Sonne gebildet hatten und auf der Erde unvorstellbar heiße, ätzende Flüssigkeiten als Urform der heutigen Gewässer herumschwappten, fügten und trennten sich im Lauf von Jahrmillionen von Wasser umgebene Landmassen in langsamer, gleichwohl kontinuierlicher geologischer Unruhe, immer begleitet von gewaltigen Erdbeben und Vulkanausbrüchen – so jedenfalls eines von mehreren wissenschaftlichen Erklärungsmodellen.

Der Atlantik wurde durch Teilung der Kontinente Laurasia im Norden und Gondwana im Süden im ersten Drittel des Mesozoikums vor knapp 200 Millionen Jahren geboren und erreichte seine jetzige Gestalt mit allen uns geläufigen Konturen vor etwa zehn Millionen Jahren. Seitdem hält er keineswegs still, sondern verändert sich permanent, und Fachwissenschaftler sind in der Lage zu berechnen, wohin sich der Atlantische Ozean in den nächsten 100 Millionen Jahren entwickeln wird. Dass er erst mit dem Untergang des Sonnensystems selbst untergeht, ist dabei höchst unwahrscheinlich – Verschiebungen der Erdplatten und somit neue Konfigurationen werden wohl für seinen vorzeitigen Tod sorgen.

Wirtschaftlicher Nutzen

Spannend ist die Frage, seit wann Menschen sich erstmals diesen Gewässergiganten für ihre Zwecke nutzbar gemacht haben, der mit 79.776.350 Quadratkilometer Raum ein Fünftel der Erdoberfläche bedeckt und sich nur dem Pazifik geschlagen geben muss, Europa und Afrika von Amerika trennt und im wahrsten Sinne des Wortes „Industrie“



EROBERUNG: Neben anderen Völkern waren es vor allem die Wikinger, die den Atlantik für ihre Zwecke nutzten
Foto: picture alliance

(lat. *industria*: Bewegung, Fleiß) ist. Wie immer, wenn ein besonders großes Wagnis eingegangen wurde, waren es Geld und Reichtum, die lockten, genauer: die an den Küsten des heutigen Marokko in Unmengen beheimateten kleinen Purpurschnecken, aus denen jener wertvolle Farbstoff gewonnen werden konnte, der einfache Umhänge in prachtvolle Gewänder verwandelte. Da man viele Tausend dieser bizarr eleganten Tierchen für ein einziges Kleidungsstück benötigte, war der Preis hoch und wurde die Rezeptur von den Phöniziern wie ein Staatsgeheimnis gehütet.

Erfahrene Seeleute

Sie also waren die Ersten, die um 700 v. Chr. den Atlantik zu wirtschaftlichen Zwecken befuhren, weil ihre fest gebauten und seetüchtigen Schiffe mit Riemen- und Segelantrieb sie in die Lage versetzten, auch in schweren Gewässern zu segeln. Als führende Seemacht beherrschten sie seit geraumer Zeit das gesamte Mittelmeer, fuhren die spanische Westküste entlang, zu den Kanarischen Inseln und dann nach West- und Nordafrika.

Die erfahrenen Seeleute mussten den unbekannten, brausenden Atlantik, der sich von dem gewohnt ruhig-blauen Mittelmeer fundamental unterschied, nicht fürchten. Der Reiz des Neuen, gepaart mit der Aussicht auf reiche Beute, trieb die Phönizier durch die Straße von Gibraltar („Säulen des Herakles“) hinaus aufs offene, graue Meer. Und sie bereuten es nicht, verschaffte ihnen doch der Handel mit dem kostbaren Purpur Wohlstand, Ruhm und Anerkennung.

Auf die Phönizier folgten – nach Einzelfahrern wie denen des Karthagers Himilkon oder Pytheas‘ von Massalia – mit System erst wieder die Römer, deren Mentalität als traditionelle Landmacht jedoch eine völlig andere war. An der See zeigten sich Roms Imperatoren immer nur so lange interessiert, wie sie ihnen Mittel zum Zweck ihrer Eroberungszüge sein konnte. Als Caesar 55 v. Chr. und Claudius 43 n. Chr. in Britannien einfielen, hatten ihre Schiffe zwar nur den Ärmelkanal als gemäßigten Atlantik-Ausläufer passieren müssen, waren aber heilfroh, an den Stränden Kents angelandet zu sein, um ihrem Handwerk der offenen Feldschlacht nachzugehen, und dachten gar nicht daran, den Ozean weiter westwärts zu erschließen. Das Unbehagen der Legionäre, per Schiff zum Kampfziel zu gelangen, zeigte sich in Verweigerung und Rebellion, aber das Lockmittel eines stattlichen materiellen Gewinns überwand ihre Ängste schließlich.

Nach den Römern kamen die Atlantik-Aktivitäten lange Zeit zum Erliegen. Als Handelstreibende traten aus dem Süden Araber und Genuesen in Erscheinung und vor ihnen im Norden die Nordmänner, deren große Zeit um 800 begann. Aber schon Jahrhunderte zuvor waren die Skandinavier in relativ geschützten Gewässern die Küsten entlanggefahren, hatten sich an den jeweiligen Landmarken orientiert und entwickelten im Lauf der Zeit Navigationstechniken, die allen anderen überlegen waren. Als sie ihre Reisen durch den Atlantik antraten, bedienten sie sich prinzipiell derselben Methoden: Man prägte sich die Beobachtungen und Erfahrungen ein und gab sie von Generation zu Generation weiter.

Die Motivation der Wikinger war vielschichtig, denn den rauen Burschen ging es ebenso um brutalen Raub und Landnahme wie um Handel und florierendes Geschäft. Sie waren sowohl Räuber als auch erfolgreiche Kaufleute, Entdecker und Pioniere der Seefahrt. Ihre Raubzüge brachten die Wikinger auf die britischen Inseln, ins Frankenreich und sie kamen sogar an die Küsten der iberischen Halbinsel und Nordafrikas. Im 9. Jahrhundert beherrschten sie die Orkney- und die Shetlandinseln sowie den größten Teil der Hebriden.

In ihrem Element

Die unerschrockenen, blonden Hünen eroberten Gebiete Englands und errichteten Stützpunkte an der irischen Küste. Siedlungen auf den Faröer-Inseln, in Island und Grönland folgten – und die Reise nach Westen zur Ostküste Nordamerikas (siehe der Artikel über Leif Erikson in dieser Ausgabe), wo es ihnen allerdings nicht gelang, sich dauerhaft niederzulassen. Der technisch vollendete, meisterhafte Schiffbau und ihre Kühnheit als Seefahrer waren die Grundlagen für ihre maritime Überlegenheit, die sie selbst auf dem Festland ausspielten. Mit ihren wendigen und leichten Booten vermochten die Wikinger auf den Flüssen Europas bis weit ins Landesinnere vorzudringen, sie durchquerten Russland bis zum Schwarzen Meer und Kaspischen Meer und stießen auf ihren Expeditionen sogar bis Bagdad vor. Durch die Straße von Gibraltar erreichten sie über das Mittelmeer Ägypten und das Heilige Land.

Aber der Atlantik war und blieb ihnen die eigentliche maritime Heimat, die sie durchstreiften und für sich entdeckten. Als historischer Endpunkt der Wikinger-Epoche wird gemeinhin das Jahr 1066 betrachtet, als sie den Handelsstützpunkt Haithabu am Oberlauf der Schlei zerstörten und Wilhelm der Eroberer mit seinem Sieg bei Hastings die Herrschaft über England antrat.

Aussicht auf Reichtum

Zur Ruhe kam das Gewässer damit aber nicht, denn es diente in den nachfolgenden Jahrhunderten der christlichen Welt als Hauptverkehrsstraße für ihre Eroberungszüge gegen die islamischen Völker. Spanien stieg nicht zuletzt durch sein beherztes Vorgehen gegen die Mauren zur führenden Seemacht auf. Den Mohammedanern blieb der Atlantik verschlossen. Die Portugiesen und dann die Spanier konnten ihn zunächst noch unbehelligt und vermehrt befahren, um ihre Macht- und Wirtschaftsansprüche durchzusetzen. Und: Sie wussten genau, wo die Schätze der Erde lagen. Seide, Gold, Elfenbein und exotische Gewürze gab es zum Beispiel in Indien, Sumatra und Japan im Überfluss. Portugiesische Seefahrer suchten Routen nach Asien durch geschicktes Umsegeln Afrikas, um zu den begehrten Objekten zu gelangen, da die bisherigen Handelswege über das Mittelmeer seit der Eroberung von Byzanz (1453) durch die Türken endgültig in osmanischer Hand lagen.

Folglich musste man sich seinem Ziel auf andere Weise nähern. Der in kastilischen Diensten stehende italienische Seefahrer Christoph Kolumbus erhielt den Auftrag, von Spanien aus und gleichsam im Wettlauf mit den Portugiesen (aber nun auf der Westroute ohne Umsegelung Afrikas) in See zu stechen, um nach Japan, China und zu den indischen Gewürzinseln zu gelangen. Da ihm die Existenz der beiden Amerika als

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Name	Atlantis thalassa (griech.): „Meer des Atlas“
Fläche	79.776.350 km², mit den Nebenmeeren 89.757.830 km² und dem Arktischen Ozean 106,2 Millionen km²
Wasservolumen	rd. 354,7 Millionen km³
Größte Breite	9.000 km zwischen Senegal und dem Golf von Mexiko
Geringste Breite	1.500 km zwischen Norwegen und Grönland
Maximale Tiefe	9.219 Meter im Milwaukeetief, einem Teil des Puerto-Rico-Grabens
Durchschnittliche Tiefe	3.293 Meter
Salzgehalt	3,54 %

westliche Grenze des Atlantiks unbekannt war, glaubte er auf seinen vier Entdeckungsreisen zwischen 1492 und 1504 in Indien gelandet zu sein. Dass er hingegen Amerika entdeckt hatte, wissen wir, und dass er nicht der Erste war, auch.

Aber zwei Grunderkenntnisse verdanken wir Kolumbus zweifellos: Erstmals war der karthografische Nachweis erbracht, dass es sich bei dem Gewässer zwischen Europa und Amerika um ein Riesenmeer handelte, das nur versierte Navigatoren zu überqueren vermochten. Und zweitens prägte Kolumbus das Zeitalter der systematischen atlantischen Entdeckungen, das bereits von dem portugiesischen Prinzen Heinrich dem Seefahrer seit 1415 eingeleitet worden war und vier Jahrhunderte lang die Menschen begeistern sollte, wobei mehr die Suche nach Grund und Boden im Vordergrund stand als nach natürlichen Ressourcen des Meeres. Fisch als globales Handelsgut vereinnahmte erst der Hansebund, der den kommerziell betriebenen Fischfang im Nordatlantik auf eine solide kaufmännische Basis stellte.

Der Atlantik siegt

Das Mittelmeer rückte weit in den Hintergrund, ja wurde zu einer schönen, aber langweiligen Binnensee degradiert, wohingegen der abenteuerreiche Atlantik zum strahlenden Sieger im Wettstreit der Ozeane avancierte – und mit den Pilgervätern der *Mayflower*, die Neuengland gründeten, darüber hinaus auch zu einem romantischen. Doch mit den Gewinnern und der zunehmenden Kolonialisierung der neuen Welt kamen die Neider. Längst ging es nicht mehr nur um glückhaften Handel, sondern um handfeste politische und militärische Interessen mit allen denkbaren Begleiterscheinungen wie Plünderungen und Kriegen, ausufernder Gewalt, Mord und Totschlag.

Seit dem 17. Jahrhundert führten Piraten ihr Geschäft immer professioneller aus. Sie traten bald nicht mehr als wilde Gesellen einzeln auf, sondern verbreiteten in organisierten Banden Angst und Schrecken. Wer ihnen in die Hände fiel, war im besten Fall ruiniert, im schlechtesten tot. Die Gegenseite kannte ebenfalls kein Pardon: aufhängen, vierteilen, ersäufen, zu Tode quälen – hier taten sich alle Abgründe der menschlichen Fantasie auf.

LITERATURTIPP

Afflerbach, Holger: *Das entfesselte Meer. Die Geschichte des Atlantik*. München 2003

Winchester, Simon: *Der Atlantik. Biographie eines Ozeans*. München 2014

Zur Abschreckung all derer, die sich mit dem Gedanken trugen, in ihrer Gier nach Geld, das sich mit Tabak, Indigo, Fellen und Gold schnell „machen“ ließ, auf einem Schiff mit dem „Jolly Roger“ anzuheuern, wurden die ohnehin grässlich zugerichteten Toten nicht selten tagelang zur Schau gestellt.

Es waren aber nicht nur Sachwerte, die über den großen Teich verschifft wurden. Skrupellose Menschentreiber entdeckten in Sklaven eine sprudelnde Geldquelle und Siedler im Süden Amerikas, die für ihre Plantagen billige Arbeitskräfte benötigten, gab es mehr als genug. Die Schiffe liefen von europäischen Häfen aus nach Westafrika, um dort ihre „Ladung“ aufzunehmen und sie nach einer mörderischen, für viele Schwarze nicht selten tödlichen Überfahrt an Amerikas Ostküste auszuspeien. Bildlichen Überlieferungen zufolge lagen die Menschen dicht gedrängt neben- und übereinander, Viehtransporten gleich, ohne ausreichend Nahrung und Privatsphäre, kurz: eine einzige Tortur.

Piraterie und Sklaverei waren wie Pest und Cholera, denen erst durch die staatliche militärische Seefahrt, initiiert von den ethischen Errungenschaften der Aufklärung, der Garaus gemacht wurde. Diese nichtswürdigen, amoralischen und verbrecherischen Auswüchse, für die der Atlantik neben einem florierenden Handelsverkehr Austragungsort war, fanden durch die geregelten Aktivitäten der nationalen Kriegsmarinen zwar ihr Ende, doch dies um den Preis neuer Konfliktherde.

Britische Seeherrschaft

Hatte der Kampf gegen den unchristlichen See- und Menschenraub die seefahrenden Nationen zusammengeschweißt, so trieben nationale Egoismen sie wieder auseinander. Der Atlantik wurde erstmals Schlachtfeld starker Kriegsflotten mit ihren immer stärkeren Panzerungen und Armierungen: der französischen gegen die holländische, der englischen gegen die französische.

Ohne die Seeherrschaft über den Atlantik hätten die Briten ihr Empire im 19. Jahrhundert nicht ausbauen und behaupten können, sie waren die unumstrittene Seemacht, gegen die selbst die mit Wucht vorgetragene deutsche Herausforderung im Ersten und Zweiten Weltkrieg nichts austrug. Luxusliner bemächtigten sich des Atlantiks, das Geschäft mit wohlhabenden Passagieren funktionierte ebenso gut wie der pulsierende Güterverkehr. Zahlreiche Expeditionen leisteten in den 1920er-Jahren wertvolle Forschungsarbeiten, die es erst ermöglichten, den Atlantik in allen gängigen wissenschaftlichen Kategorien zu erfassen: Ausdehnung, Inhalt, Küsten, Flora und Fauna bis hin zu exakten Tiefenprofilen – heute gibt es wohl keinen Kubikmeter atlantischen Wassers mehr, der nicht katalogisiert wäre.

Biologisch gedemütigt

Seit 1945 beherrschen die USA, die im Pazifik gegen Japan die Oberhand behalten hatten, als *leader* der NATO nun auch den Atlantik. Seemacht kann nur im starken militärischen Verbund ausgeübt werden, für den der Atlantische Ozean nach wie vor als Drehscheibe und Autobahn dient; seine wirtschaftliche Bedeutung steht heute der militärischen in nichts nach.

Große Teile des Welthandels werden über die See abgewickelt und seit in den 1950er-Jahren Container in Einheitsgröße die Stückgutschiffe überflüssig machen, kann kostengünstig und effizient gewirtschaftet werden. Mit dieser Jahrhunderterfindung hat sich der Amerikaner Malcolm McLean, ein ehemaliger Lkw-Fahrer, eine goldene Nase verdient. Damit ist aber auch ein gutes Stück Romantik verloren gegangen, denn wo vorher Schauerleute jedes Stück per Hand verluden, hieven Ladekräne die nüchternen Stahlkästen an und von Bord.

> **„Die Menschheit könnte ebenso gut eine Reise zum Mond ins Auge fassen wie den Versuch, den stürmischen Nordatlantik mit dampfgetriebenen Schiffen zu bezwingen.“**
>
> Dionysius Lardner (1793–1859), irischer Physiker und Mathematiker

Angebot und Nachfrage, Kostendruck und rücksichtslose Fangmethoden, Handelseffizienz und Gewinnspanne: Wirtschaftliche Parameter bestimmen das Schicksal des meist befahrenen Ozeans, der in einigen Gebieten längst als überfischt, ausgebeutet, verschmutzt und biologisch gedemütigt gilt, wobei der Süden besser dran ist als der Norden. Seine Lebensdauer könnte sich angesichts dieses unverantwortlichen Umgangs mit der (unersetzlichen) Ressource Wasser für unsere Zeitvorstellungen dramatisch verkürzen.

Aber wenn die Natur beschließt, den Atlantik endgültig sterben zu lassen, wird der Mensch schon lange von der Erdoberfläche verschwunden sein. Insofern ist der durch ihn verursachte Raubbau nur eine vorübergehende Erscheinung, von der sich dieses grandiose Meer ganz sicher erholen wird. ⚓

UNVERWÜSTLICH: Das Ende des Atlantik wird die Menschheit nicht mehr erleben Foto: dpa



42. JAHRESTAGUNG DER DGSM IN DER HANSESTADT STRALSUND

Gelungene Veranstaltung



Im Löwen'schen Saal des Rathauses von Stralsund: Dr. Thomas Förster (Leiter des deutschen Meeresmuseums Stralsund) während seines Vortrags, Fregattenkapitän a.D. Dr. Heinrich Walle (Sprecher des wissenschaftlichen Beirates), Rechtsanwalt Lutz Adam (Vorsitzender), Fregattenkapitän a.D. Jürgen Miesler (geschäftsführender Vorstand) und Vizeadmiral a.D. Hendrik Born (stellv. Vorsitzender) Foto: Satu Panzner

In Kooperation mit dem Deutschen Meeresmuseum und „Ozeanum" fand vom 14. bis 15. November 2015 die 42. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) in der Hansestadt Stralsund statt. Die Veranstaltung stand unter der Schirmherrschaft des Oberbürgermeisters, Dr. Alexander Badrow. 91 Teilnehmer, darunter 84 Vereinsmitglieder, hatten sich im Löwen'schen Saal des historischen Rathauses eingefunden und informierten sich in sechs Vorträgen über Themen der Schifffahrtsgeschichte des Ostseeraumes vom Mittelalter bis zur Gegenwart.

Die Referenten verstanden als ausgewiesene Fachleute durch ihre mit lebhaftem Engagement und mit aussagekräftigem Bildmaterial begleiteten Ausführungen die Zuhörer in jeder Phase ihrer Vorträge zu faszinieren. Dazu dürfte die Atmosphäre in dem traditionsreichen Vortragssaal nicht unwesentlich beigetragen haben.

Besonders erwähnenswert waren die Beiträge von Dr. Franziska Cammin aus Güstrow, Dr. Andrey Wasiljewitsch Lukoschkow aus Russland und Dipl. Ing. Detlef Mitann aus Barth. Dr. Cammin wurde 2013 für ihre Dissertation über die *Deutsche Seereederei als Staatsreederei der DDR* mit dem ersten Preis der Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte ausgezeichnet, die der DGSM nahesteht. Sie präsentierte unter dem Schwerpunkt „Die Handelsflotte zwischen Staatlicher Kontrolle und Freiheit auf See" einen Auszug aus ihrer Arbeit.

Dr. Lukoschkow, ein Archäologe aus Russland, berichtete von zahlreichen Unterwasserfunden von der Ostseeküste und aus den großen Flüssen Russlands, woraus er Seeverbindungen zwischen seinem Heimatland und der südwestlichen Ostsee rekonstruierte. Seine Untersuchungen sind Arbeitsergebnisse, die in einer russisch-deutschen, unterwasserarchäologischen Forschungskooperation vertieft und erweitert werden sollen. Dr. Thomas Förster hat in seiner Eigenschaft als Regionalleiter Mecklenburg-Vorpommern der DGSM diese Kooperation vorgeschlagen, die von Vorstand und Wissenschaftlichem Beirat uneingeschränkt begrüßt



Lutz Adam, Thomas Förster und Hendrik Born auf dem Podium Foto: Satu Panzner



Angeregte Unterhaltungen unter den Teilnehmern der 42. Tagung Foto: Satu Panzner

wurde. Dank der verzugslosen und brillanten Übersetzung ins Deutsche durch unser Mitglied, Herrn Egbert Lemcke, konnten alle Zuhörer den Ausführungen Dr. Lukoschkows problemlos folgen.

Dipl. Ing. Detlef Mitann schloss mit seinem Vortrag den Zyklus ab. Mit Sicherheit hatte vorher kaum einer der Zuhörer eine Vorstellung von der Vielfalt der Schwierigkeiten beim Abwracken von außer Dienst gestellten russischen Atom-U-Booten. Im Gebiet von Murmansk, östlich vom Nordkap und nördlich des Polarkreises gelegen, mussten unter schwierigsten klimatischen Bedingungen (und immensen Kosten) regelrechte Abwrackwerften errichtet und technische Lösungen zur Endlagerung von Atomreaktoren und anderem verstrahltem Material erarbeitet werden.

Alle Beiträge werden in ungekürzter Form mit Abbildungen im nächsten Jahrgang des von der DGSM herausgegebenen Periodikums veröffentlicht.

In der Jahreshauptversammlung am 14. November 2015 referierte der Vorsitzende, Rechtsanwalt Lutz Adam, über die Tätigkeit des Vorstandes. Er stellte konkret dar, wodurch die anstehenden Projekte der DGSM vorangebracht wurden. Wichtigste Information war die Mitteilung, dass die Zeitschrift *Schiff Classic* künftig nicht mehr viermal, sondern sechsmal im Jahr erscheinen wird, ohne dass den Mitgliedern dadurch Mehrkosten entstehen werden. Der Verlag ist bereit, dem „Winkspruch" nach Bedarf bis zu vier Druckseiten zuzugestehen. Der vom GeraMond Verlag bestellte neue Verantwortliche Redakteur, Dr. Guntram Schulze-Wegener, arbeitet eng mit dem Vorstand der DGSM zusammen und lässt sich vom Wissenschaftlichen Beirat fachlich beraten. Er hat den Vorsitzenden ausdrücklich gebeten, die Mitglieder zu ermuntern, Themen vorzuschlagen und Manuskripte einzureichen, die gewissenhaft geprüft werden.

Der Bericht vom Sprecher des Wissenschaftlichen Beirates, Dr. Heinrich Walle, bestand ebenfalls aus konkreten Angaben von Maßnahmen, die zur Realisierung der vom Vorstand angenommenen Projektvorschläge unternommen wurden. So hatte der Beirat bereits die Themen der Jahrestagung 2014 in Mainz vorgeschlagen. Für die nächste Jahrestagung zum Thema „Deutsche Binnenschifffahrt" wurden die einzelnen Fachreferenten benannt. Die nächste Wissenschaftliche Tagung „Von der Kogge zum Containerschiff. Der Weg vom Schiffbauhandwerk zur Schiffbautechnik" findet im März 2017 im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg statt.

Nach dem Bericht des Schatzmeisters, Uwe Meyer, konnte der Vorstand nahezu einstimmig entlastet werden. Besonders hervorzuheben ist die sehr gelungene Stadtführung durch den Altermann der Schiffer-Compagnie Stralsund, Kapitän Horst Reinhold Amelung. Ein Besuch des Marinemuseums auf dem Dänholm mit einer kenntnisreichen Führung von Fregattenkapitän a.D. Klaus Trepping beendete die Tagung. Der Vorsitzende dankte den Referenten, Vorstandskollegen und Mitwirkenden, vor allem aber Herrn Dr. Thomas Förster, der die Tagung gleichsam als Gastgeber ermöglicht hatte.

Dr. Heinrich Walle



Bücherschau in einer Tagungspause

Foto: Satu Panzner


Dr. Heinrich Walle dankt Christian Peplow M.A. für sein Referat über die Navigationspraxis auf Hanseschiffen mit einem Buchpräsent, das jeder Vortragende erhielt

Foto: Stefan Hudak

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net

Queen Mary 2

Königliche Gigantin

Sie gilt als Meilenstein der Kreuzfahrtgeschichte: Bei der Taufe durch die britische Königin Elizabeth II. im Januar 2004 war die *Queen Mary 2* das größte, längste, höchste und prachtvollste Passagierschiff der Welt. Überall, wo der Ozeanliner einläuft, wird er begeistert empfangen – besonders in Hamburg

Von Ingo Thiel



MIT ESKORTE: Die *Queen Mary 2* passiert die Golden Gate Bridge am Eingang zur Bucht von San Francisco, begleitet von zahllosen Booten und Yachten

FEIERSTUNDE: ***Queen Elizabeth*** **(links) und** ***Queen Mary 2*** **bei dem ersten Anlauf zweier** ***Cunard-Queens*** **in Hamburg am 15. Juli 2015**
Foto: Cunard-Line

Mit einer Höhe von 72 Metern überragt sie die Freiheitsstatue und ist mit 345 Metern länger als drei Fußballfelder. Auf den Bug gestellt, würde die *Queen Mary 2* das Empire State Building übertrumpfen. Mittlerweile ist die Gigantin mit einer Bruttoraumzahl von 150.527 nur noch das siebtgrößte Kreuzfahrtschiff, aber gegenüber den neuen Riesen mit mehr als 5.000 Passagieren zeigt sich der größte Vorteil des Liners, der bis zu 2.620 Gästen Platz bietet: die gewaltige Passagier-Raum-Rate. Auf keinem anderen großen Schiff haben Passagiere so viel Platz.

Bereits kurz nach dem Kauf von Cunard Line durch die Carnival Corporation im Juni 1998 kündigte der damalige Direktor Larry Pimentel ausgewählten Partnern an, man wolle ein einzigartiges Schiff entstehen lassen: „Es ist unser Ziel, neue Maßstäbe in der Schiffbaukunst zu setzen." Als Designer wählte man den damals 38-jährigen Schiffplaner von Carnival, Stephen Payne. Konzernchef Mickey Arison soll seinem Konstrukteur gesagt haben, er werde nur einmal in seinem Leben die Gelegenheit bekommen, ein solches Schiff zu entwerfen. Payne orientierte sich an legendären Schiffen der 1840 gegründeten Cunard Line wie *Mauretania*, *Queen Mary* sowie *Queen Elizabeth 2* und entwarf mit seinem Team den neuen Transatlantik-Liner in rund eineinhalb Jahren.



STAIRWAY TO HEAVEN: Die Grand Lobby mit dem Bronzerelief des Engländers John McKenna, das die ***Queen Mary*** **vor einer Karte des Nordatlantiks zeigt und 1.700 Kilogramm wiegt**



FESTLICHES AMBIENTE: Die Haute Cuisine im Restaurant Britannia gehört für die Passagiere zu den Highlights. Auf einer sechstägigen Atlantik-Reise entkorken die Kellner 2.500 Flaschen Champagner!

Geschätzte 870 Millionen Dollar

Das Management hatte fünf mögliche Bauwerften ins Auge gefasst, darunter HDW in Kiel und die Meyer Werft in Papenburg. Aufgrund des vorgegebenen Zeitplans blieben nur zwei Schiffbauschmieden: Harland & Wolff in Belfast, wo die *Titanic* und ihre Schwesterschiffe gefertigt worden waren, sowie Chantiers de Atlantique aus dem französischen St. Nazaire, welche die *Normandie* gebaut hatte. Eigentlich wären die Nordiren beim britischen Bauherrn erste Wahl gewesen. Doch Harland & Wolff hatte einen gewaltigen Nachteil: Cunard Line wollte die geschätzten 870 Millionen Dollar (damals rund eine Milliarde Euro) Baukosten nicht im Voraus bezahlen, sondern in Abschlägen. Harland & Wolff konnte aber ohne staatliche Kredite nicht in Vorleistung gehen und die britische Regierung unter Toni Blair wollte dieses Geld nicht garantieren.

So unterzeichnete Cunard Line am 9. März 2000 die Erklärung, das neue Schiff in St. Nazaire zu bauen. Der Vorstand der Carnival Corporation, Mickey Arison, gab dabei den Namen des Neubaus und die strategische

Fotos, soweit nicht anders angegeben: Ingo Thiel

Ausrichtung bekannt: „Wir glauben nicht daran, dass es noch mehr Schiffe im regelmäßigen Linienverkehr über den Atlantik geben wird. Das ist ein Markt für nur noch ein einziges, besonderes Schiff und das wird die *Queen Mary 2* sein.“

Damit benannte man den Neubau nach der Großmutter der Regentin Elizabeth II., die als Prinzessin von Teck 1867 in London geboren worden war und 1889 den späteren König Georg V. heiratete. Die Arbeiten an Baunummer G 32 begannen mit dem Schneiden der Stahlplatten am 16. Januar 2002. Bis zur Auslieferung waren 694 Arbeitstage geplant, das entsprach acht Millionen Arbeitsstunden für 4.200 Arbeiter. Insgesamt verarbeitete man rund 34.000 Tonnen Stahl für 300.000 Teile – mit dem Material hätte man fünf Eiffeltürme bauen können.

Armdicke Kabelstränge

In riesigen Werkshallen wurden die Stahlplatten zu Segmenten geschweißt und zu bis zu 15 Meter langen Rumpfabschnitten montiert, vom Kiel über Spanten, Streben und Außenhaut bis zu den Decks, komplett mit Kabelschächten sowie Versorgungsrohren. Brückenkräne hoben diese Blöcke hinab in das Dock, wo sie miteinander verbunden wurden: ein Riesen-Puzzle aus 98 Blöcken, bis zu 600 Tonnen schwer. An Bug und Heck hatte man zwei große Öffnungen gelassen, hier wurden die vorgefertigten Passagierkabinen ins Schiffsinnere gehoben und installiert. Elektriker verlegten armdicke Kabelstränge und 2.500 Kilometer Leitungen, danach rückten Klempner, Monteure und Tischler an, um Feinarbeiten wie das Verlegen von rund 234.000 Quadratmeter Teppichboden vorzunehmen.

Dazu kamen technische Komponenten wie Klimaanlagen, Kühlräume, Abfallbeseitigungs- und Wasseraufbereitungsanlagen. Bis zu 1,9 Millionen Liter Trinkwasser pro Tag können damit aus dem Meer gewonnen werden. Der Tagesverbrauch beträgt bei voll besetztem Schiff ungefähr 1,1 Millionen Liter, was 302 Liter pro Person entspricht. Neben dem Verbrauch von Passagieren und Crew ist darin auch der Bedarf von Küchen, Wäscherei oder Bars enthalten.

Die schwedische Firma Tilberg Design leitete die Innenausbauten. Auswahl und Beschaffung der Kunstwerke oblag der Amsterdamer Onderneming & Kunst. Für den

PERFEKT Herrschaftlicher Antrieb

Die *Queen Mary 2* verfügt über vier Azipods (*Azimuthing Electric Propulsion Drive*, kurz Pods, auf Deutsch: drehbare elektrische Vortriebe), zwei Backbord und zwei Steuerbord, die von Rolls-Royce angefertigt wurden. Ein Azipod ist ein ausgelagertes Antriebssystem, das in einer Gondel unter dem Schiffsrumpf hängt. Es beinhaltet einen elektrischen Motor, der einen fast sechs Meter hohen Propeller antreibt. Die beiden hinteren Pods sind fest installiert, die vorderen lassen sich um 360 Grad drehen und verleihen der *Queen Mary 2* eine extrem hohe Manövrierfähigkeit. Zusammen mit den drei Bugstrahlrudern, die je 3,2 Megawatt leisten, kann das Schiff ohne Ruderanlage, nur durch Richtungs- und Geschwindigkeitseinstellung der Pods und Bugstrahlruder, gesteuert werden. Werden die Pods um 90 Grad gedreht, fährt das Schiff seitwärts, bei einer 180-Grad-Drehung rückwärts. Die Schrauben sind vor die Azipods montiert und ermöglichen maximalen Vortrieb: Anstatt wie eine Schraube das Schiff voranzuschieben, ziehen die Pods die *Queen Mary 2* durch die See, was wesentlich strömungsgünstiger und treibstoffsparender ist. Jeder der vier Pods ist mit 11,5 Metern doppelt so hoch wie ein Londoner Doppeldeckerbus und wiegt etwa 260 Tonnen. Die Antriebseinheiten sind sogar begehbar: Wenn die *Queen Mary 2* im Hafen liegt, klettern regelmäßig Mechaniker und Elektriker zu Routinekontrollen hinein.



KEIN GEWÖHNLICHER ANTRIEB: Anstatt wie eine Schraube das Schiff voranzuschieben, ziehen die Pods die *Queen Mary 2* durch die See

Vier elektronisch geregelte 16-Zylinder-Common-Rail-Dieselmotoren mit 460-Millimeter-Kolbenbohrung des finnischen Herstellers Wärtsilä, jeder zwölf Meter lang und je fünf Meter breit sowie hoch, leisten je 22.800 PS (16,8 Megawatt). Die von den Dieselmotoren bei 524 Umdrehungen pro Minute produzierte Energie wird durch Generatoren in Strom umgewandelt, der die Elektromotoren der Pods speist, die je bis zu 21,5 Megawatt leisten. Insgesamt kann die *Queen Mary 2* auf 157.168 PS Leistung zurückgreifen, denn neben den vier Dieselmotoren verfügt das Schiff außerdem noch über zwei Gasturbinen von General Electric, die rund 68.000 PS erzeugen können. Die Turbinen werden aber nur eingesetzt, um von der Reisegeschwindigkeit von 25 Knoten bis zur Höchstgeschwindigkeit von 32 Knoten zu beschleunigen. Der Strom wird nicht nur für den Antrieb genutzt, auch der gesamte Hotelbetrieb, die Brücke und die Crew-Quartiere werden versorgt. Jeden Tag wird auf dem Schiff so viel Strom produziert, dass es für den Energiebedarf einer Stadt von der Größe Lübecks mit mehr als 200.000 Einwohnern ausreichen würde.

PUBLIKUMSMAGNET: Die Hamburger haben „ihre" *Queen Mary* ins Herz geschlossen. Wenn sich der königliche Besuch ansagt, drängen Hunderttausende zu den Ufern der Hansestadt, um den Luxusliner zu bewundern

Ankauf bewilligte die Reederei fünf Millionen Dollar. Die niederländischen Experten ließen 1.300 Originale herstellen, hinzu kamen gut 4.000 limitierte Drucke. Gewaltigstes Kunstwerk ist das sieben mal sieben Meter große Bronzerelief des Engländers John McKenna in der Grand Lobby, welches die *Queen Mary* vor einer Karte des Nordatlantiks zeigt und 1.700 Kilogramm wiegt.

Kunstwerke

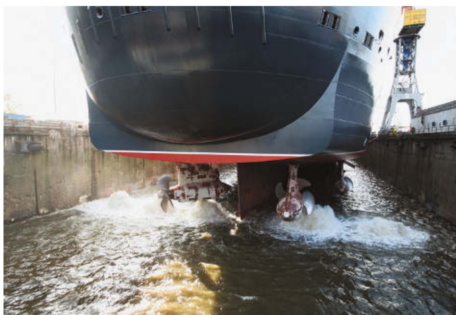
Einzige Deutsche unter 128 Künstlern aus 16 Ländern ist Karin Kneffel, Meisterschülerin von Gerhard Richter, die acht großformatige Ölbilder mit Früchten wie Beeren oder Äpfeln beisteuerte. Der am aufwendigsten hergestellte Kunstgegenstand ist der ein mal vier Meter große Gobelin an der Stirnwand des Britannia Restaurants. Der Wandteppich der niederländischen Textildesignerin Barbara Broekman stellt die *Queen Mary* vor der Skyline Manhattans dar. Allein das Weben dauerte neun Monate.

Zu den kniffligsten Bauarbeiten zählte der Moment, als das Dach des ersten Planetariums an Bord eines Kreuzfahrtschiffes aufgesetzt wurde. Wäre die vier Tonnen schwere Kuppel auch nur um einen einzigen Zentimeter nach links oder rechts verrutscht, hätte sich der Schwerpunkt des Schiffes dramatisch verschoben. Im Herbst 2003 absolvierte die *Queen Mary 2* erfolgreich ihre Probefahrten, das Schiff reagierte in jeder Situation wie vorher berechnet. Und noch vor der Übergabe an die Reederei kam der neue Ozeanliner zu olympischen Ehren: Das Nationale Olympische Komitee Griechenlands charterte den Liner als Flaggschiff für die Olympischen Sommerspiele 2004 in Athen als schwimmendes Hotel für Funktionäre und Politiker. Auch der Verkauf der regulären Fahrten lief hervorragend, es kam zu einem Passagieransturm: Bereits am Tag des weltweiten Buchungsstarts waren sowohl die Jungfernreise als auch die folgenden Fahrten ausverkauft.

Die *Queen Mary 2* hat insgesamt 15 Decks, die untersten vier – Doppelboden, Deck B, Deck A und Deck 1 – sind mit Ausnahme der Tenderlounges und der ärztlichen Versorgung für Passagiere nicht zugänglich. Im Doppelboden sind Motoren, Maschinen und Leitungen untergebracht. Auf Deck B befinden sich Lagerräume, Wäscherei und Reinigung sowie Freizeiteinrichtungen für die Crew, vom Kino über Fitnesscenter bis zu einem kleinen Pub. Der größte Teil der Mannschaft wohnt auf der gesamten Länge von Deck A und dem vorderen Teil von Deck 1. Dort sind auch Arztpraxis und das Schiffskrankenhaus. Das Hospital verfügt über zehn Betten, davon drei für Intensivpatienten. Zwei Ärzte, vier Krankenschwes-

INNOVATIVES INNERES

Beim neuen Innendesign wird verstärkt auf die Cunard-Farben Schwarz und Rot gesetzt. Das Niveau der Kabinen der Britannia-Klasse wird deutlich angehoben, sie erhalten alle eine verbesserte Ausstattung.



NOTWENDIGE ARBEITEN: Die *Queen Mary 2* im Schwimmdock der Hamburger Werft Blohm & Voss. Dort wird die Meeresgigantin 2016 überholt



LUST UND LAST: Kräne hieven schwere Reparaturteile. Der Liner war bisher fünfmal zu Klasse-, Wartungs- und Überholungsarbeiten im Dock



LUXUS PUR: Die British New Club Balcony Cabin ist eine von 955 Kabinen mit Meerblick, 30 Kabinen sind behindertengerecht ausgestattet



HIER LÄSST SICH'S LEBEN: Die Passagiere können zwischen neun Kabinen-Kategorien wählen; hier die Balmoral-Duplex-Kabine

tern, ein Apotheker und zwei medizinisch-technische Assistenten sind an Bord, bei Weltreisen außerdem ein Zahnarzt. Das erste, was Passagiere erblicken, wenn sie über die Gangway das Schiff betreten, ist die Grand Lobby.

Das Atrium ist sechs Stockwerke hoch, mit einer geschwungenen, zweiflügligen Freitreppe, über der das gewaltige Bronzerelief von John McKenna hängt. Empfangen von Bell Boys in roter Livree, werden die Gäste zu ihrer Kabine geführt. 1.017 der 1.310 Kabinen haben Meerblick, 955 davon verfügen über einen Balkon, 31 sind behindertengerecht ausgebaut. Neun Kategorien stehen zur Wahl, von der 18 Quadratmeter großen Innenkabine über Suiten von 47 bis 111 Quadratmeter plus Balkon und Butlerservice bis hin zu Duplex und Grand Duplex Apartments.

Erstklassige Ausstattung

Die Royal Suites – Queen Anne und Queen Victoria – befinden sich auf Deck zehn vorne Richtung Bug und können mit den beiden nebenan gelegenen Suiten, nach Queen Mary und Queen Elizabeth benannt, zu einer Wohnfläche von 370 Quadratmeter zusammengeschlossen werden. Rockstars oder arabische Scheichs machen öfters Gebrauch von dieser Möglichkeit. Die drei Duplex-Suiten



ABENDSTIMMUNG: Majestätisch wird auch das bevorstehende Facelift, wenn innovative Designs im Innenraum eine edle Atmosphäre schaffen werden. So blickt die *Queen Mary 2* in eine exklusive Zukunft

sind nach britischen Palästen benannt – Buckingham-, Windsor- sowie Holyrood-Suite – und zwischen 137 und 145 Quadratmeter groß. Außerdem gibt es einen 17 Quadratmeter großen Außenbereich aus Teakholz mit Liegestühlen.

663 Quadratmeter!

Diese drei Suiten können nicht nur untereinander verbunden werden, sondern auch mit den beiden größten Suiten an Bord, den Grand-Duplex-Apartments mit jeweils 209 Quadratmetern. Der dann entstehende Wohnkomplex ist 663 Quadratmeter groß mit einem umlaufenden Außenbereich von 174 Quadratmetern! Mit der Wahl der Kabinenkategorie legt man bei der Buchung auch das jeweilige Restaurant fest: Passagiere der Innen- und Balkonkabinen speisen im Britannia Restaurant, Gäste in Juniorsuiten im Princess Grill, Reisende in einer der Suiten oder der Apartments im Queens Grill.

Das gesamte Innendesign wurde im Art-Deco-Stil gestaltet, eine Referenz an die große Zeit der Kreuzfahrt in den Goldenen 1920er-Jahren, mit prächtiger Ausstattung, durchdachtem Design, liebevollen Details und der beim Bau verfügbaren modernsten Technik. Dies spiegelt sich in den wichtigsten öffentlichen Räumen und Einrichtungen wider: Das Britannia Restaurant ist dem Hauptrestaurant der heute als Hotelschiff vor Long Beach liegenden *Queen Mary* nachempfunden – drei Decks hoch, mit klassischen Säulen, einer zweiflügligen Freitreppe sowie einem gewaltigen Oberlicht. An der Stirnwand hängt der Wandteppich von Babara Broekman, der die gesamte Höhe des Raumes ausnutzt. Hier speisen bis zu 1.349 Gäste in zwei Sitzungen.

Im Queen's Room mit seinen gewaltigen Kronleuchtern, dem halbrunden Tanzparkett und gemütlichen Sesseln und Sofas wird nachmittags die englische *Tea Time* mit Obern in Livree und weißen Handschuhen zelebriert. Abends finden hier Bälle, Konzerte sowie der traditionelle Kapitänsempfang statt. Besonders prachtvoll ist das nach dem Vorbild am Londoner Sloane Square gestaltete Royal Court Theatre, welches in Parkett und Balkonrang 1.094 Zuschauer fasst. Die Technik steht modernen Bühnen an Land in nichts nach. Der Orchestergraben kann wie in der New Yorker Radio City Music Hall auf Höhe des Zuschauerraumes angehoben werden.

Alles für die Passagiere

Das einzige Planetarium auf hoher See, dessen Einbau so viel Mühe bereitete, ist mit sechs Projektoren ausgerüstet. Die gezeigten Sternenkarten gleichen denen des Observatoriums in London. Der „Illuminations" genannte Kuppelsaal wird auch als Kino mit moderner 3-D-Technik genutzt. Die größte schwimmende Bibliothek auf Deck acht war ursprünglich mit 8.000 Büchern in edlen verglasten Holzvitrinen ausgestattet. Mittlerweile ist sie auf mehr als 11.000 Bände in zwölf Sprachen gewachsen, darunter 600 Bücher auf Deutsch. Von Passagieren zurückgelassene Bücher werden eingegliedert und

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Reederei	Cunard Line
Werft	Alstom Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire, Frankreich
Flagge	Großbritannien
Heimathafen	Hamilton (Bermuda)
Kiellegung	4. Juli 2002
Taufe	8. Januar 2004 in Southampton durch Queen Elizabeth II.
Tonnage	150.527 BRZ
Länge	345 m
Breite	41 m
Breite zw. den Brückenflügeln	52 m
Höhe	Kiel bis Schornstein 72 m
Tiefgang	10,80 m
Gewicht (leer)	66.000 t
Baukosten	870 Mio. US-Dollar
Geschwindigkeit	ca. 30 kn (56 km/h)
Passagiere	2.620
Besatzung	1.254



GEBALLTE TECHNIK: Ein professionelles Team trägt für den reibungslosen technischen Ablauf die Verantwortung



VIERBEINER ERLAUBT: Die Gäste brauchen bei ihren Atlantik-Überquerungen nicht auf ihre Lieblinge zu verzichten, für deren Wohlleben an Bord bestens gesorgt ist

zwei Bibliothekarinnen ergänzen die Auswahl regelmäßig mit Neuerscheinungen. Der Commodore's Club auf Deck neun bietet mit großen Panoramafenstern freie Sicht auf den Horizont. Die Cocktailbar nimmt die gesamte Breite der Schiffsfront ein. An den Commodore's Club schließt sich die Zigarrenlounge Churchill's an, mit gemütlichen

EINE GROSSE ZUKUNFT

Die *Queen Mary 2* wird von Ausstattung und Design her auf ein neues Niveau gehoben, sodass dieser große Ozeanliner wie bei seiner Indienststellung die Spitze des Luxus' auf großen Schiffen sein wird.

Ledersesseln und einem großen Humidor. Diese Lounge für Zigarren- und Pfeifenliebhaber ist den Raucherräumen der großen Liner nachempfunden. Eine Besonderheit sind die Zwinger für Hunde, Katzen oder Vögel auf Deck zwölf, die 2006 bei Blohm & Voss auf vielfachen Wunsch von Passagieren nachträglich eingebaut wurden. Die Mitnahme von Haustieren ist nur auf Transatlantik-Reisen möglich. Spezielle *Dog Master* kümmern sich um die Tiere, die eine eigene Auslauffläche mit Kunstrasen und Londoner Laternenpfahl haben. Dieser Service kostet je nach Größe der Tiere ab 50 US-Dollar pro Tag.

Als die Arbeiten sich dem Ende näherten, lud die Werftleitung am 15. November 2003 Familien und Bekannte der Arbeiter zur Besichtigung ein. Rund 2.000 Menschen kamen, aber was als fröhliche Feier begann, endete in einer Tragödie: Gegen 14:20 Uhr brach die vierzehn Meter lange Gangway zusammen, die das Schiff mit der Dockwand verbunden hatte. Dabei wurden 45 Menschen mehr als 20 Meter in die Tiefe gerissen. 16 Tote und 29 Verletzte waren zu beklagen. Unter dem Eindruck des Unglücks wurde die Übergabe des Schiffes am 22. Dezember 2003 zu einer stillen Zeremonie. Die geplante pompöse Abschiedsfeier war selbstverständlich abgesagt worden. Stattdessen kamen Tausende mit Kerzen an die Loire-Mündung, gedachten der Opfer des Unglücks und verabschiedeten das Schiff, das sich auf den Weg nach Southampton begab.

Zur Taufe am 8. Januar 2004 erschien Queen Elizabeth II. ganz in Pink und natürlich mit Hut. Rund 3.000 geladene Gäste aus aller Welt, darunter der stellvertretende britische Premierminister John Prescott und Verkehrsminister Alistair Darling, nahmen an der Zeremonie teil. Vier Tage später startete die zehntägige Jungfernfahrt in die Karibik mit Ziel Fort Lauderdale. In der Premierensaison bot sich in jedem Hafen das gleiche Bild: Die *Queen Mary 2* wurde von zahlreichen Privatbooten und vielen Zuschauern an Land erwartet.

Aber der Empfang in einem deutschen Hafen übertraf alles bislang Dagewesene. Mit dem Erstanlauf in der Hansestadt begann eine Beziehung, die ihresgleichen sucht und rational nicht erklärbar ist: Ein Großteil der Hamburger Bevölkerung sieht die *Queen Mary 2* seit nunmehr elf Jahren als „ihr" Schiff an. Als sie am 19. Juli 2004 frühmorgens die Elbe hinauffuhr, warteten überall Menschenmassen. Hunderttausende schwenkten zwischen Schulau und Grasbrook Tücher und winkten. Bereits ab 6 Uhr war die HafenCity samt Zufahrtswegen wie zugekleistert. Im kompletten Hamburger Westen herrschte Stillstand, es gab kilometerlange Staus, Autofahrer verließen ihre Fahrzeuge einfach mitten auf der Straße. Das Erlebnis war so gewaltig, dass in Fernsehinterviews Menschen bei der Schilderung ihrer Gefühle weinten. Bis spät in die Nacht wurde gefeiert, den Abschluss bildete ein Feuerwerk.

Am nächsten Morgen kamen die Massen wieder, um 6:30 Uhr standen erneut Hunderttausende bis nach Wedel Spalier, um „Good bye" zu sagen. Kapitän Paul Wright schrieb noch am selben Morgen eine E-Mail an das Hamburger Abendblatt: „Ich möchte mich bei allen Menschen, die uns entlang der Elbe und in der Hansestadt einen so warmherzigen Empfang bereitet haben, für diese großartige Gastfreundschaft bedanken. Dieser Besuch war für uns alle an Bord überwältigend."

Seitdem handelt es sich um einen regelrechten Kult. Ein Jahr später säumten rund 500.000 Menschen die Elbufer und während des Hafengeburtstags 2006 feierte gar eine Million „Sehleute" den Ozeanliner. Selbst am zehnten Jahrestag des Erstanlaufs 2014 wurde die Königin der Meere von mehr als 250.000 Menschen verabschiedet. Nirgendwo sonst auf der Welt wird die *Queen Mary 2* so empfangen wie in Hamburg, kein anderes Schiff zieht derartig die Massen an.

Generalüberholung

Mittlerweile ist dies auch ein Wirtschaftsfaktor, wie einige Zahlen des Anlaufs von 2005 zeigen: Mehr als 500.000 Besucher kamen, Hotels verzeichneten rund 25.000 zusätzliche Übernachtungen, der Einzelhandelsverband sprach von einem Plus von 20 Millionen Euro. Hamburgs Tourismus-Chef schätzte den zusätzlichen Umsatz für die Hansestadt allein aufgrund dieses einen Anlaufs auf 50 Millionen Euro. Experten gehen auch davon aus, dass andere Reedereien aufgrund des jahrelangen Hypes um den Liner ihre Schiffe ebenfalls in der Hansestadt positionierten. Die Zahl der Kreuzfahrer ab/bis Hamburg hat sich seit dem ersten Anlauf der *Queen Mary 2* knapp verdreifacht auf jetzt rund 600.000 Passagiere. Und etwa 1.500 Arbeitsplätze in Hamburg sind mit der Kreuzfahrtbranche verknüpft.

Der Liner war schon fünfmal zu Klasse-, Wartungs- und Überholungsarbeiten in der Hamburger Werft Blohm & Voss. Nach elf Dienstjahren steht vom 27. Mai bis 21. Juni 2016 eine Generalüberholung an. ⚓

LITERATURTIPP

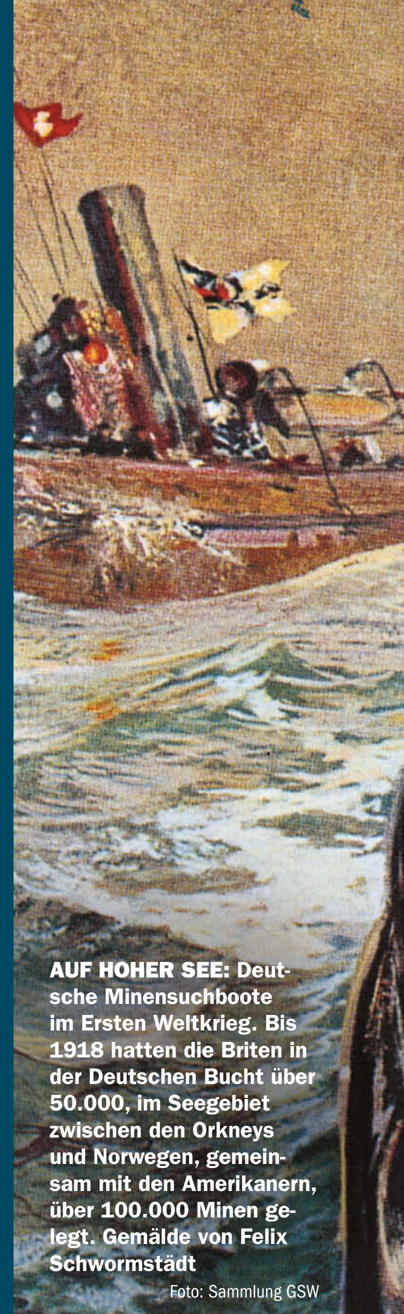
Thiel, Ingo: *Queen Mary 2. Königin der Hamburger Herzen*. Hamburg 2012, 144 Seiten, 19,95 Euro, www.mittler-books.de

Geschichte, Technik und Einsatz der „Teufelseier“

Seeminen

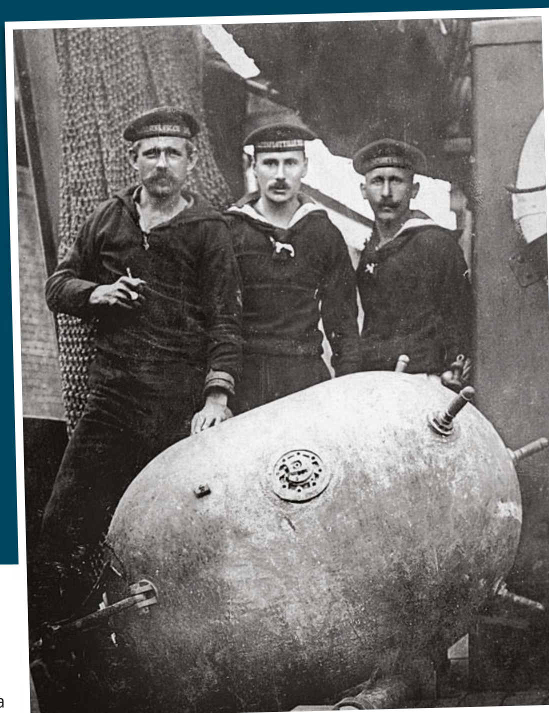
Heimlich und verborgen lauern sie Schiffen auf und können diese durch ihre starke Sprengladung beschädigen oder versenken. Seeminen erlangten erstmals im russisch-japanischen Krieg 1904/05 größere Bedeutung und sind bis heute eine wichtige Waffe im Kampf zur See

Von Peter H. Block



AUF HOHER SEE: Deutsche Minensuchboote im Ersten Weltkrieg. Bis 1918 hatten die Briten in der Deutschen Bucht über 50.000, im Seegebiet zwischen den Orkneys und Norwegen, gemeinsam mit den Amerikanern, über 100.000 Minen gelegt. Gemälde von Felix Schwormstädt

Foto: Sammlung GSW



GEFÄHRLICHE ARBEIT: Aufgebrachte und entschärfte Kontaktmine an Bord eines deutschen Minensuchers

Foto: dpa

Das eigentlich Interessante an Seeminen sind die Technik und die Art des Zündmechanismus. Denn gezündet werden die submarinen Sprengkörper je nach Einsatzort auf die unterschiedlichste Art und Weise: durch Stoß, Druck, Akustik oder Magnetismus.

Die ersten Sprengkörper, welche die Bezeichnung Mine verdienten, waren mit Schwarzpulver gefüllte Bierfässer, die der Amerikaner David Bushnell 1778 den Delaware in Richtung der bei Philadelphia liegenden britischen Flotte treiben ließ. Bojen hielten die Fässer in geringer Tiefe unter Wasser. Zur Zündung verwendete Bushnell ein gespanntes Gewehrschloss, das bei einem Stoß zuschnappte und so die Sprengung auslöste. Somit wären die ersten Treibminen Bushnell zuzuschreiben.

Sogenannte Ankertauminen kamen auf das Konto des Ingenieurs Robert Fulton, ebenfalls ein Amerikaner. Er baute einen zylindrischen Kupferkessel von 30 Zentimeter Durchmesser und 60 Zentimeter Höhe, packte 50 Kilogramm Schießpulver hinein und verankerte den Körper mit einem Tau auf dem Grund. Den nötigen Auftrieb lieferte eine mit Kork gefüllte Kiste, auf die er den Zylinder befestigte; als Zünder diente hier ebenfalls ein gespanntes Gewehrschloss. Und bei diesem Prinzip der Ankertaumine ist es bis heute geblieben; lediglich Verankerung, Zündmechanismus und Sprengstoff passte man im Lauf der Zeit den technischen Entwicklungen an. Vom Wesen her blieb die Ankertaumine auch eine Kontaktmine, da hier die Berührung mit der Bordwand eines Schiffes zur Zündung nötig war.

Grundminen

Nur hängt sie nicht mehr an einer Boje oder sitzt auf einer Korkkiste, sondern ist mit einem fahrbaren Untersatz verbunden: dem Ankerstuhl. Ankerstuhl deshalb, weil diese Konstruktion in der Vergangenheit einem umgedrehten Stuhl ähnelte, zwischen dessen vier Beinen die Mine aufgebockt war. Nur die Lehne musste man sich wegdenken. Die Platte des Stuhls diente als Anker und beherbergte auch die Horizontaltrommel mit dem Ankertau.

Das Ganze sank nach dem Wurf auf den Grund, die aus einem Salzstück bestehende



Verbindung zwischen Mine und Ankerplatte löste sich im Seewasser auf und gab die Mine frei. Diese stieg dann an ihrem doppelten Ankertau nach oben, wobei das Tau den unter dem Minengefäß angebrachten Tiefensteller passierte und wieder zum Ankerstuhl zurücklief. Sobald bei abnehmender Wassertiefe der Federdruck des Tiefenstellers den Umgebungsdruck überstieg, löste die Feder eine Klemmvorrichtung, die stoppte das Ankertau und die Mine schwamm auf der eingestellten Tiefe unter Wasser.

Standardmine EMA

So jedenfalls wirkte die ab 1912 gebaute deutsche Standardmine EMA, die mit ihrer Ladung von 150 Kilogramm Nitrocellulose bis 150 Meter Wassertiefe eingesetzt werden konnte. Nachteile dieser Mine waren zum einen das doppelte Ankertau, das auch doppeltes Gewicht bedeutete, und zum anderen verlangte die Mine eine äußerst druckfeste Bauweise, da sie nach dem Wurf zuerst auf den Grund sank. Und in 150 Meter Tiefe herrschte ein enormer Wasserdruck.

Diesen Fakten trugen die Konstrukteure Rechnung und bauten unter der Bezeichnung EMC eine Mine mit Voreilgewicht – einem Gewicht also, das der Mine im wahrsten Sinne des Wortes vorauseilte. An die Stelle des Ankerstuhls trat der Ankerwagen, ein auf vier Rädern fahrbarer, allseits geschlossener Stahlkasten mit innen liegender Ankertautrommel und außen angebrachter Tiefenleine mit dem Voreilgewicht. Jetzt sank die Mine nach dem Wurf nicht mehr auf den Grund, sondern schwamm nach dem Wurf mit ihrem Ankerkasten wieder auf.

Das Voreilgewicht löste sich und zog beim Sinken die Tiefenleine mit, die auf die für die Mine geforderte Tiefe abgesteckt war, also zwischen zwei und sechs Meter. Derweil war der Ankerkasten durch ein Ventil vollgelaufen und gab sinkend die Mine frei, dabei das Ankertau abtrommelnd, das ihn mit dem nun oben schwimmenden Sprengkörper verband.

250 Kilogramm TNT

Sobald das Voreilgewicht den Grund erreicht hatte, fiel der Zug auf die Tiefenleine fort und eine Sperrklinke rastete durch Federdruck in die Ankertautrommel ein. Das Drahtseil stoppte, der Ankerkasten sank auf den Grund und zog jetzt die Mine um die abgesteckte Länge der Tiefenleine zwischen zwei und sechs Meter unter Wasser. Das eingesparte Gewicht kam der Ladung zugute, die folgerichtig auf 250 Kilogramm TNT vergrößert wurde.

Gezündet werden diese Minen durch außen angebrachte Bleikappen, die ein Glasröhrchen mit Chromsäure umschlossen.



ZWEITER WELTKRIEG: Der mit Minen versperrte Hafen an der Souda-Bucht auf Kreta, der von den britischen Truppen genutzt wurde. Die deutsche PK-Originalbildunterschrift lautet: „Perlenkette des Todes! Die heißumkämpfte Sudabucht (Kreta) ist durch mehrere Minen- und Netzsperren geschützt“ Foto: dpa

Wurde eine dieser Kappen durch Stoß verbogen, zerbrach das Glas, die als Elektrolyt wirkende Säure floss zu einer Monozelle und erzeugte so den zur Zündung nötigen Strom. Damit war die Mine praktisch unbegrenzt haltbar, da sie den Zündstrom im Moment des Bedarfs selbst erzeugte.

Fernzündungsmine

Nach dem Ersten Weltkrieg entwickelte man einen neuen Minentyp, der weder an seinem Ankertau im Wasser schwamm noch einen direkten Kontakt zur Zündung benötigte: die Grundmine als Fernzündungsmine. Sie sank nach dem Wurf sofort auf den Grund und blieb dort liegen; jedenfalls so lange, bis ein Schiff darüber fuhr und mit seinen Einflüssen die Zündung auslöste.

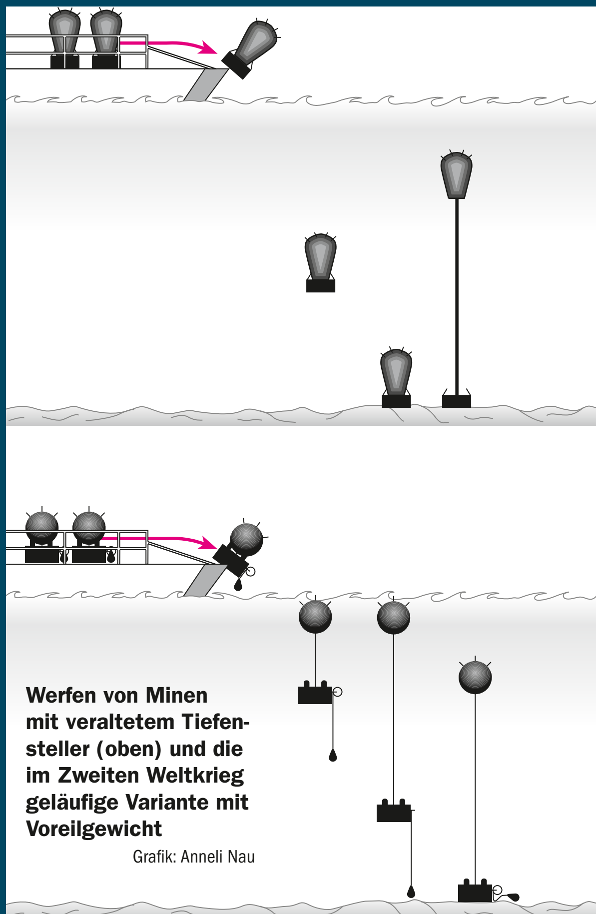
Zunächst konstruierten Ingenieure eine Magnetmine, bei der man sich zur Zündung mittels Magnetnadel den Erdmagnetismus zunutze machte. Voraussetzung war hier das Wissen um die magnetische Feldstärke am Einsatzort der Mine. Denn die Lage der magnetischen Pole und somit auch die Feldstärke unterliegen ständigen Änderungen, die aber zum Teil berechenbar sind. Passiert ein Schiff den Ort der Mine, verändert es dort auch Richtung und Stärke der Feldlinien. Die Magnetnadel des Zündgerätes schlägt aus und berührt damit den Zündkontakt. Doch diese Minen waren nur in Tiefen bis 40 Meter einsetzbar, da in größerer Tiefe die magnetische Wirkung des Schiffes zur Zündung nicht mehr ausreichte. Also setzte man die Mine wieder auf einen Ankerkasten mit Voreilgewicht wie bei der EMC und konnte sie somit in größerer Tiefe einsetzen. Mit dieser Einheitsmine mit Fernzündung (EMF) hatten die Deutschen die erste brauchbare Magnetmine mit Ankertau entwickelt.

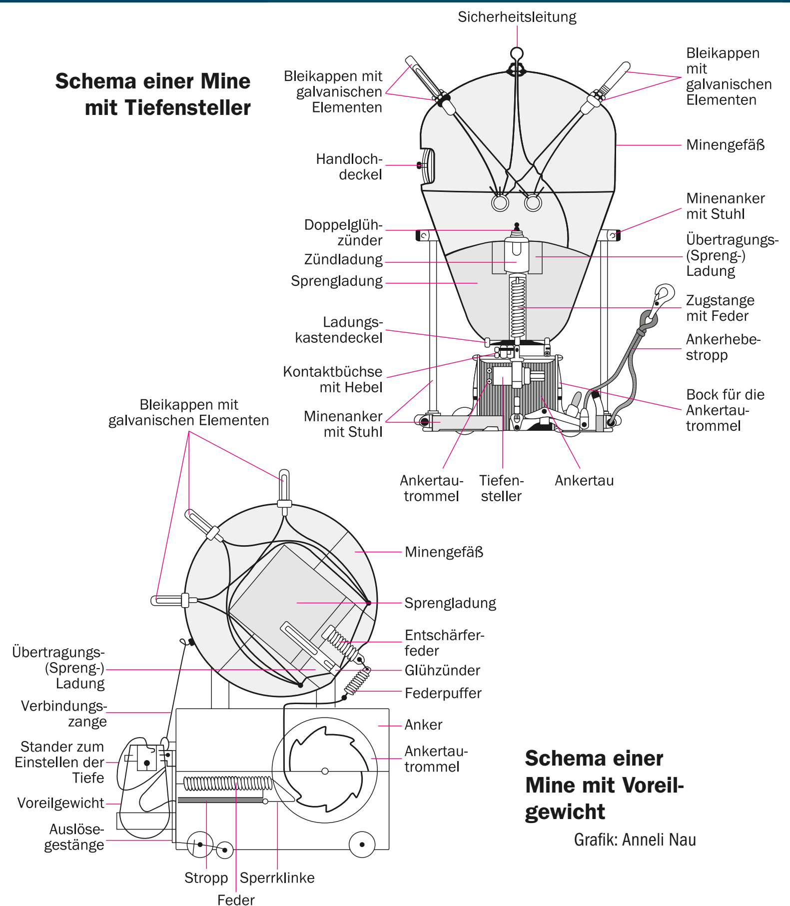
Als weitere Variante der Fernzündungsmine produzierte das Sperrversuchskommando der deutschen Marine die akustische Mine, deren Zündmechanismus auf die Schallabstrahlung eines Schiffes reagierte. Das fahrende Schiff erzeugt eine Vielzahl von Geräuschen, von der schlagenden Schraube bis zu den Dieseln, Turbinen oder Hilfsmaschinen, deren Schallschwingungen sich im Wasser fast fünfmal schneller verbreiten als in der Luft. Das Problem war jetzt nur der Frequenzbereich des akustischen Zünders. Im Mitteltonbereich funktionierte dies nicht, da sich hier die Schallwellen sehr weit ausbreiteten und dabei kaum an Stärke verloren. Das hätte bedeutet, dass die Mine zu früh hochgehen würde.

Aber im Ultraschallbereich ließen sich die Schallwellen beim Empfangsmikrofon so weit begrenzen, dass der Zünder erst in unmittelbarer Nähe des Schiffes ansprach. Zur Zündung setzten die Mikrofone die auftreffenden Schallwellen in elektrische Energie um. Sinn dieser Fernzündungsminen war es nicht, wie die Kontaktminen ein Loch in den Schiffsrumpf zu sprengen. Die Konstrukteure nutzten die physikalische Tatsache, dass sich Wasser nicht komprimieren ließ. So sollten diese Minen nicht am, sondern unter dem Schiff detonieren, um seinen Kiel zu brechen. Die Druckwelle der Explosion setzte sich im Wasser unvermindert nach oben fort, hob das Schiff an und ließ es wieder zurückfallen. Dieser plötzlichen Belastung war der Kiel nicht gewachsen, er brach. Und selbst wenn das Schiff nicht sofort sank, blieb von ihm nur noch ein irreparables Wrack.

Bewusste Täuschung

Aber all diese Minen ließen sich räumen – Ankertauminen durch Räumleinen mit Schneidgreifern oder Sprenggreifern, die von den Räumbooten durchs Wasser gezogen wurden und das Ankertau der Mine durchtrennten. Dann schwamm die Mine


Werfen von Minen mit veraltetem Tiefensteller (oben) und die im Zweiten Weltkrieg geläufige Variante mit Voreilgewicht
Grafik: Anneli Nau



Schema einer Mine mit Tiefensteller

Schema einer Mine mit Voreilgewicht
Grafik: Anneli Nau

auf und konnte unschädlich gemacht werden. Fernzündungsminen wurden geräumt, indem man ihnen die zur Zündung nötigen Einflüsse lieferte und so ein Schiff vortäuschte. Zur Räumung akustischer Minen zog das Räumfahrzeug eine Geräuschboje durchs Wasser, die auf mechanischem beziehungsweise elektrischem Weg im entsprechenden Frequenzbereich den zur Zündung nötigen Lärm erzeugte.

Magnetminen verlangten zur Zündung eine Veränderung des Magnetfeldes, das sie umgab. Dies erreichten die Minenräumer, indem ihre hölzernen Räumboote einen Magneten nachschleppten. Aufmagnetisierte Eisenbahnschienen, auf Schwimmern angebracht und über das Minenfeld gezogen, erzielten dieselbe Wirkung. Am Ende dieser Entwicklung stand ein Hohlstab genanntes Fernräumgerät – ein zylindrischer Schwimmkörper mit einer großen, innen liegenden Magnetspule und geschlossenem Stromkreis. Aber es gab auch einen passiven Schutz gegen Magnetminen. Horizontal um das Schiff gelegte, von Gleichstrom durchflossene Kabelschleifen erzeugten ein Magnetfeld entgegengesetzter Polarität, welches das Schiffsmagnetfeld neutralisierte und es praktisch aufhob.

Weitgehend räumsicher war hingegen die bereits 1940 entwickelte, aber erst 1944 zum Einsatz gekommene Druckmine. Der Zünder dieser Mine sprach auf den Unterdruck an, den ein durchs Wasser fahrendes Schiff erzeugte; in diesem Fall, wenn der auf die Mine einwirkende Wasserdruck in einer bestimmten Zeit um 15 bis 30 Millimeter Wassersäule abnahm. Wobei sowohl der während der Gezeiten als auch der im normalen Seegang entstehende Unterdruck berücksichtigt werden musste. Das wiederum hieß, dass eine langsame Druckveränderung den Zünder nicht auslösen durfte.

STARKE MINENWAFFE

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges unterhielt die Kaiserliche Marine drei Minensuchdivisionen, 1918 waren 14 Halbflottillen zu je sechs bis acht Booten im Einsatz.

Dies war der Fall, wenn ein Schiff das Minenfeld mit langsamster Fahrt passierte. Also kombinierte man den Druck- beziehungsweise Unterdruckzünder mit einem Magnetzünder. Trafen beide Einflüsse zusammen, dann knallte es.

Aber mit der Druckmine hatte man eine relativ räumsichere Mine geschaffen. Alle Versuche, ihren Zünder zu überlisten, führten nicht zum gewünschten Erfolg. Als weitere Raffinesse wurden die Minenzünder mit Zählwerken versehen, sodass sie erst nach mehrmaligen Überläufen detonierten. Eingebaute Uhrwerke sorgten dafür, dass sich die Minen erst nach einer bestimmten Zeitspanne scharf schalteten. So konnte es passieren, dass in einem als sicher geltenden Seegebiet plötzlich Minen hochgingen.

Entschärfereinrichtungen

Und eingebaute Entschärfereinrichtungen ließen die Minen überhaupt nicht detonieren. Dann nämlich, wenn sie sich aus ihrer Verankerung losgerissen hatten und so unkontrolliert durchs Meer treiben konnten.

So jedenfalls verlangt es das gültige Seevölkerrecht beziehungsweise das VIII. Haager Abkommen von 1907, das von 34 Staaten anerkannt wurde. Aber das alles ist sicher nicht das Ende der Entwicklung submariner Sprengtechnik. Auch hier sind dem menschlichen Erfindungsgeist keine Grenzen gesetzt. ⚓



Arbeitsschiff im Maßstab 1:200

Exot aus dem Drucker

Schiffsmodellbauer Matthias Kreimeyer hatte es auf ein ungewöhnliches Modell abgesehen. Eines, das nicht als Bausatz verfügbar ist: den Versorger *Anticosti*. Was tun? Er entwarf ein komplettes Mikromodell am Computer! Von Matthias Kreimeyer

Die *Anticosti*, ein typischer Vertreter eines größeren Arbeitsschiffes, lief ursprünglich als *Lady Jean* beziehungsweise *Jean Tide* im Jahr 1972 vom Stapel und wurde später durch die kanadische Marine zum Minenräumboot HCMS *Anticosti* (MSA 110) umgebaut. Sie ist heute noch im aktiven Dienst und derzeit als Forschungsschiff unter der Registrierung IMO 7314723 in Betrieb. Das Schiff verdrängt maximal 2.200 Tonnen und ist 58,3 Meter lang bei einer Breite von 13,1 Metern. Es wird durch vier Dieselmotoren angetrieben mit einer Gesamtleistung von 4.600 PS. Diese wirken auf zwei Propeller in Kort-Düsen. Ergänzend besitzt die *Anticosti* einen *Gill-Jet* – auch als *Pumpjet* oder *Azimuth Thruster* bezeichnet. Sie wurde bei Allied Shipbuilders Ltd. in Vancouver gebaut.

Informationen aus dem Internet

Neben dem benannten Buch gibt es aber leider nur wenige Ressourcen für die Modellerstellung. So finden sich über die üblichen Suchmöglichkeiten gut 70 Bilder im Internet, die neben dem Buch als Quelle für Details dienten. Viele davon sind jedoch leider von geringer Auflösung, was die Interpretation erschwert. Der im Buch gegebene Aufriss zeigt einen frühen Planungsstand und weicht deutlich von den später erstellten Schiffen ab. Trotzdem liefert er einen guten Anhaltspunkt zur Form des Rumpfs. Die Funktionsweise und der Aufbau des *Gill-Jets* sind auf der Website des Herstellers Tees White Gill, Cleveland, UK, erläutert. Im Abgleich mit den Quellen aus dem Buch ist dabei erkennbar, dass die *Anticosti* eine *horizontal shaft unit* nutzt, die das Wasser unter dem Rumpf ansaugt und durch eine drehbare Steuerscheibe schräg ausstößt, um so einen Vortrieb zu generieren, der in 360 Grad verstellbar ist.

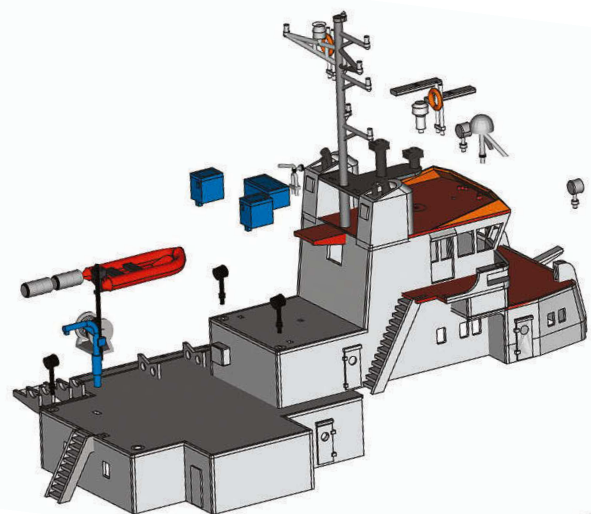




FILIGRANE ARBEIT: Das Modell aus dem Drucker in seinen verschiedenen Einzelteilen Foto: Matthias Kreimeyer



SCHÖNES MODELL: Die im Drucker entstandene *Anticosti* kann nach dem Zusammenbau der Elemente optisch überzeugen Foto: Matthias Kreimeyer



TECHNISCHES WUNDER: Aufbau und getrennte gedruckte Beschlagteile in der Übersicht Foto: Matthias Kreimeyer

Mit den vorhandenen Bildern und Informationen fütterte ich anschließend das PC-Programm, das mir bei der Skizzierung des Rumpfs zur Seite stand: „DelftShip". Darin sollte ein virtuelles 3D-Modell entstehen, das anschließend über einen 3D-Drucker ins Leben geholt werden sollte.

Richtige Proportionen

Aller Anfang für die Erstellung des Rumpfs sind die Seitenansicht und die Draufsicht. Ein gutes Foto in der Seitenansicht ist dabei Gold wert – es wird als Hintergrundbild in DelftShip genutzt, um die richtigen Proportionen für den Rumpf zu treffen. Dazu wird das Grundmodell auf die richtigen Abmaße (Länge über alles, Breite, Tiefgang) eingestellt und die Grafik im Hintergrund so skaliert, dass sie mit diesen Maßen übereinstimmt. Leider lag für die Erstellung des Modells nur eine Seitenansicht vor, während es keine passenden Drauf- und Frontansichten gab. Mit diesem grundlegenden Setup werden dann die einzelnen Steuerkurven so angepasst, dass nach und nach die Rumpfform entsteht. Das wichtigste Element sind dabei die rot eingefärbten Kontrollkurven und das grau eingefärbte Kontrollnetz. Der Umriss des Rumpfs inklusive der Kanten an Heck und Bug wird dabei mit der Kontrollkurve eingestellt. Ecken und Rundungen müssen gegebenenfalls nachbearbeitet werden. ⚓



Mehr zum 1:200er-Modell der Anticosti erfahren Sie in der aktuellen Ausgabe von SchiffsModell, die ab dem 9. Dezember an Ihrem Kiosk liegt.

Sonderausstellung des Deutschen Marinemuseums Wilhelmshaven

Der *Emden*-Mythos lebt

Melde gehorsamst, Landungszug der *Emden* in Stärke von drei Offizieren, sechs Unteroffizieren und 41 Mann von Bord!" Mit dieser Meldung an den Kommandanten des Kleinen Kreuzers SMS *Emden* begann am 9. November 1914 die achtmonatige, abenteuerliche Fahrt der „Wüstenmatrosen", die Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke zu einer maritimen Legende des Ersten Weltkriegs machte (siehe *Schiff Classic* 2/2015). Bereits im September 1915 erschien sein vielgelesenes Buch *Ayesha*, in dem Mücke die Rückkehr des Landungszuges aus dem Indischen Ozean zurück nach Deutschland schilderte.

Durch die Lesung ausgewählter Passagen des Buches, verbunden mit nachgestellten historischen Szenen, wurde exakt 100 Jahre später die Odyssee auf Leben und Tod noch einmal anschaulich vor Augen geführt; ein gelungener Abschluss der Sonderausstellung „SMS *Emden* – zwischen Mythos und Wirklichkeit". Die Texte las *Schiff Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose in der Uniform Hellmuth von Mückes. Begleitet wurde er von seinen beiden Söhnen Lorenz-Werner und Jonathan als Darsteller in historischen Uniformen. Die jungen Darsteller spielten mit Feuereifer die dramatischen Episoden in der arabischen Wüste nach. *KL*



Einen gelungenen Abschluss der Ausstellung bildeten die nachgespielten Abenteuer des *Emden*-Landungszuges



Berühmter Gast: Die Darsteller mit Björn von Mücke, dem jüngsten Sohn Hellmuth von Mückes (2.v.r.) Fotos: Stephan-Thomas Klose

Museumsschiff

Keine Zukunft

Einen trostlosen Anblick bietet das ehemalige Fahrgast-Motorschiff *Stör* in Holzminden an der Oberweser. Am 27. April 1937 auf der damaligen Werft der Oberweser-Personendampfschifffahrt GmbH in Hameln vom Stapel gelaufen, stand die nach Plänen des Werftleiters Hans Meyer-Hermann gebaute *Stör* bis 1985 für diese Gesellschaft im Einsatz. Mit einer Länge von 39,26 Metern über alles, einer Breite von 5,19 Metern auf Spanten, einem Tiefgang von 0,79 Metern und angetrieben von zwei Dieselmotoren war sie für den Transport von bis zu 385 Passagieren zugelassen.

Ab 3. Oktober 1987 für zirka zwei Jahrzehnte als auf dem rechten Ufer neben der Holzmindener Weserbrücke an Land gesetztes Museumsschiff der Allgemeinheit zugänglich, befindet sie sich immer noch an derselben Stelle, aber seit Jahren für die Öffentlichkeit gesperrt und in einem zunehmend desolaten Zustand, der für die Zukunft nichts Gutes erahnen lässt. *DO*



Rostet vor sich hin: das ehemalige Fahrgast-Motorschiff *Stör* Foto: Detlef Ollesch

Relikt

Schlepper

Was auf den ersten Blick ein wenig an das Zeltlager eines osmanischen Großwesirs erinnert, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als ein auf dem Trockenen liegender Seitenrad-Dampfschlepper. Die *Württemberg*, 1908 in der Schiffswerft und Maschinenfabrik Gebr. Sachsenberg in Roßlau an der Elbe gebaut, befuhr diesen Fluss, zuletzt für den VEB Deutsche Binnenreederei, bis zum April 1974, bevor sie während eines Hochwassers auf eine Wiese der Magdeburger Elbinsel Rotehorn gesetzt und anschließend zum Museums- und Restaurantschiff umgebaut wurde. Das heutige Erscheinungsbild des 63,8 Meter langen und über den Radkästen 15,15 Meter breiten Schiffes, dessen Tiefgang 0,83 Meter betrug, mag Puristen unter den Liebhabern klassischer Schiffe nicht gerade entzücken. Ohne Finanzierung sind solche Schiffe allerdings verloren. *DO*



Foto: Detlef Ollesch

Zeltlager oder Schiff? Der Seitenrad-Dampfschlepper *Württemberg*

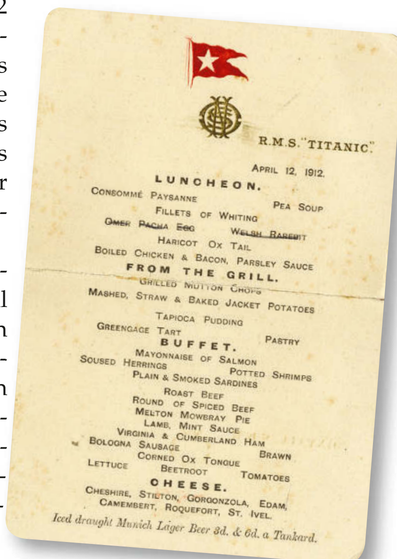
Rekordsumme bei Versteigerung

Speisekarte von der *Titanic*

Am 30. September 2015 – und damit fast genau 30 Jahre nach der Entdeckung der *Titanic* – erbrachte die Versteigerung einer Erste-Klasse-Speisekarte des Luxusliners vom 14. April 1912 durch das New Yorker Auktionshaus Lion Heart Autographs 88.000 US-Dollar. Die Speisekarte stammt aus dem Nachlass des New Yorker Geschäftsmannes Abraham Lincoln Salomon, der sie wohl als Andenken aufbewahrt hatte.

Als die *Titanic* wenige Stunden nach dem opulenten Mahl sank, wobei 1.514 Menschen den Tod fanden, gehörte Salomon zu den fünf Passagieren der Ersten Klasse, die sich zusammen mit sieben Besatzungsmitgliedern in dem berüchtigten Rettungsboot No. 1 – ausgelegt für 40 Personen – so früh und weit vom Ort des Geschehens absetzten, dass es kein weiterer Schiffbrüchiger mehr erreichen konnte. Abraham Lincoln Salomon starb am 21. Mai 1959 im Alter von 90 Jahren und hinterließ seiner einzigen Tochter ein beträchtliches Vermögen. Die besagte Speisekarte gehörte nicht dazu. Diese reiht sich zusammen mit einer Eintrittskarte des an Bord befindlichen türkischen Bades und einem Brief Salomons in die lange Reihe von *Titanic*-Devotionalien ein, die jährlich für hohe Summen den Besitzer wechseln.

So sollen allein im Jahr 2012 insgesamt 5.500 Original-Gegenstände von dem Luxusschiff für 145 Millionen Dollar versteigert worden sein. *DO*



R.M.S. "TITANIC."

APRIL 12, 1912.

LUNCHEON.

Consommé Paysanne — Pea Soup

Fillets of Whiting

Omer Pacha Egg — Welsh Rarebit

Haricot Ox Tail

Boiled Chicken & Bacon, Parsley Sauce

FROM THE GRILL.

Grilled Mutton Chops

Mashed, Straw & Baked Jacket Potatoes

Tapioca Pudding

Greengage Tart — Pastry

BUFFET.

Mayonnaise of Salmon

Soused Herrings — Potted Shrimps

Plain & Smoked Sardines

Roast Beef

Round of Spiced Beef

Melton Mowbray Pie

Lamb, Mint Sauce

Virginia & Cumberland Ham

Bologna Sausage — Brawn

Corned Ox Tongue

Lettuce — Beetroot — Tomatoes

CHEESE.

Cheshire, Stilton, Gorgonzola, Edam,

Camembert, Roquefort, St. Ivel.

Iced draught Munich Lager Beer 3d. & 6d. a Tankard.

Makaber: Eine ähnliche *Titanic*-Speisekarte wie die hier abgebildete kam jetzt unter den Hammer Foto: dpa

Mudderboot in Hooksiel wieder aufgestellt

Liebevoll restauriert

Um die Fahrrinne zur See auf Tiefe zu halten und damit eine ungehinderte Schifffahrt zu ermöglichen, wurden in den ostfriesischen Sielhäfen bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts sogenannte Mudderboote verwendet. Zu deren Einsatz staute man zunächst das sich binnenwärts der Sieltore sammelnde Wasser auf. Die sich nach dem Öffnen der Tore in Richtung See bewegende Flutwelle nahm das über keinen eigenen Antrieb verfügende Boot und den von dessen Scheerblatt vor sich hergeschobenen Schlamm mit in die See. In Hooksiel war ein solches Boot bis 1956 in Betrieb. Später verschollen, wurde es von dem Heimatforscher Hans Ney 1980 im Schlick des Binnentiefs aufgespürt und 1982 im alten Hooksieler Hafen aufgestellt.

Das 1925 gebaute Fahrzeug stand hier als letztes seiner Art, bis es im Winter 2013/14 wegen seines maroden Zustandes bis auf das Scheerblatt, das aber wohl ursprünglich von einem anderen Exemplar stammte, abgebrochen werden musste.

Seit dem 3. Juli 2015 kann man im Hafen von Hooksiel wieder ein komplettes Mudderboot besichtigen. Der neun Meter lange und 2,80 Meter breite Bootskörper wurde von der dortigen Firma Spezialbootsbau Heibeck, da keine Baupläne mehr erhalten sind, nach Aufmaß nachgebaut und mit dem zwölf Meter breiten Original-Scheerblatt zusammengefügt. *DO*



Mudderboote sind wertvolle Zeugen der Vergangenheit Foto: Detlef Ollesch

MELDUNGEN

Bunkerrest

Nach über vier Monaten Abrissarbeiten (siehe *Schiff Classic* 1/2015), die knapp 260.000 Euro gekostet haben sollen, erinnert an den westlichen der beiden Marine-Bunker auf dem Gelände der früheren Banter-Kaserne in Wilhelmshaven nur noch ein dort belassenes, gut mannshohes Betonfragment. *DO*



Foto: Detlef Ollesch

Unansehnliches Überbleibsel

Präsentiert das Gewehr!

Die Zeit der olivgrünen Bundeswehr-Busse ist seit Jahren vorbei. Und so ist auch das Wachbataillon in modern ausgestatteten Reisebussen unterwegs, deren Beschriftung zugleich der Werbung für die Truppe dient. Die Präsentationswaffe des Bataillons, das teilweise in Marine-Uniform auftritt, ist aber nach wie vor der legendäre Karabiner 98 k, der auf eine lange Geschichte zurückblicken kann. *DO*



Foto: Detlef Ollesch

Werbung für die Truppe

Traditionell

An der Regatta anlässlich des diesjährigen Herbsttreffens der Freunde des Gaffelriggs in Glückstadt vom 2. bis 4. Oktober nahmen insgesamt 41 traditionell getakelte Segelschiffe teil. Die Regatta führte rund um die Elbinsel Rhinplate. *DO*





LOKALKOLORIT: Das Museum zählt zu den herausragenden Kultureinrichtungen der Stadt Cuxhaven und ist in jedem Fall einen Besuch wert Fotos: Ringelnatz-Museum

Klein, aber fein

Bei Kuttel Daddeldu zu Hause

Das Joachim-Ringelnatz-Museum in Cuxhaven

Von Dr. Frank Ganseuer

Joachim Ringelnatz, geboren als Hans Gustav Bötticher 1887 im sächsischen Wurzen, Dichter, Seemann, Maler und Kaiserlicher Marineoffizier, wünschte sich in seinem Gedicht *Ehrgeiz*, dass man nach seinem Tode ein „krummes Gässchen“ nach ihm benennen möge, „mit niedrigen Türchen / Mit steilen Treppchen und feilen Hürchen / Mit Schatten und schiefen Fensterluken / Dort würde ich spuken.“

Und so würde er, wohl auch ohne „Hürchen“, seine helle Freude an dem Haus in der Südersteinstraße 44 in Cuxhaven gehabt haben, das ihm dort 2002 von der ein Jahr zuvor gegründeten Joachim-Ringelnatz-Stiftung eingerichtet wurde. Hier in Cuxhaven war Hans Bötticher im Ersten Weltkrieg als Leutnant der Kaiserlichen Marine Kommandant eines Hilfsminensuchers und Chef einer Flugabwehrbatterie gewesen; und hier hat er nun – und mit ihm sein *Alter Ego*, der ständig leicht (oder mittelschwer) angesäuselte Seemann Kuttel Daddeldu, zu dem das Museum erst unlängst eine Sonderausstellung präsentierte – ein ganz gediegenes Heim gefunden.

Es ist ein gleichermaßen buntes wie erlesenes Raritätenkabinett von Exponaten, darunter die berühmte Ringelnatz-Büste von Renée Sintenis, nahezu alle Erstausgaben seiner Werke, zeitgenössische Fotografien, Originalhandschriften und rare Dokumente wie der Aufruf des Kabarettisten Werner Finck von 1934 zur Unterstützung des Dichters, der durch das Auftrittsverbot ab 1933 verarmte, an Tuberkulose erkrankte und schließlich im November 1934 in seiner Wohnung in Berlin verstarb.

In „seinem“ Museum in Cuxhaven ist aber nicht nur der oft als bloß lustiger Verseschmied verkannte Prosaschriftsteller Ringelnatz präsent, der mit *…liner Roma…* fünf Jahre vor Alfred Döblins *Berlin Alexanderplatz* den ersten deutschen Großstadtroman vorlegte.

Auch der Maler Ringelnatz, dessen Bilder in den 1920er- und frühen 1930er-Jahren in den großen Galerien Berlins neben Werken von Otto Dix, George Grosz und Oskar Kokoschka hingen, ist hier als ein besonderes Highlight der Ausstellung wiedererstanden – mit einer einzigartigen Reihe von Ölgemälden und Aquarellen, oft mit maritimen Sujets und immer mit dem ganz eigenen „Ringelnatz’schen Pinselstrich“.

Peter Rühmkorf, Wolf Biermann und Robert Gernhardt waren – als drei der ersten Ringelnatz-Preisträger der Stadt Cuxhaven – nur einige der bekannteren Ringelnatz-Fans, die das Museum besucht haben. Und auch sein vielleicht bedeutendster Rezitator hatte sich in Kuttel Daddeldus Haus eingefunden: Der große Schauspieler Otto Sander, Angehöriger der Marinecrew IV 61 R, hatte noch kurz vor seinem Tod das Hörbuch *Der große Kuttel-Daddel-Duden* mit Gedichten und Prosastücken herausgebracht und über Ringelnatz gesagt: „Mit ihm gelacht und mit ihm geweint habe ich nun schon seit manchem Jahrzehnt – mit ihm gelangweilt habe ich mich noch nie.“ Das aber könnte auch das Motto des ganz außergewöhnlichen und faszinierenden Joachim-Ringelnatz-Museums in Cuxhaven sein – das Haus, in dem der „anarchische Geist“ des Dichters erhalten blieb und in dem er ganz sicher bisweilen auch noch spukt. ⚓



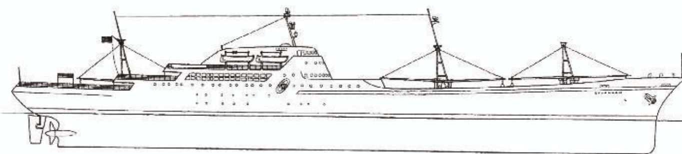
IN UNIFORM: Ringelnatz als kaiserlicher Marineoffizier Foto: Sammlung Ganseuer

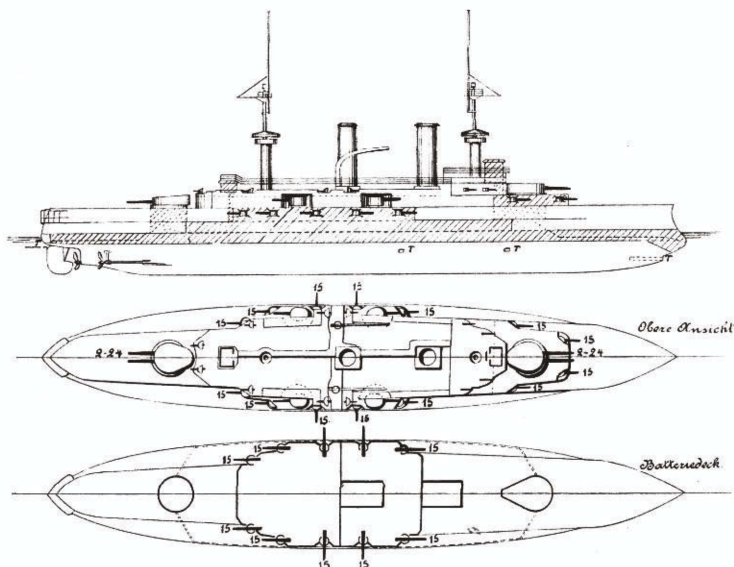
ANSCHRIFT

Joachim-Ringelnatz-Museum
Südersteinstraße 44, 27472 Cuxhaven,
Tel. 04721 394411,
www.ringelnatzmuseum.de
Ganzjährig geöffnet dienstags bis sonntags von 10 bis 13 und von 14 bis 17 Uhr,
Eintrittspreise: 3 Euro Erwachsene

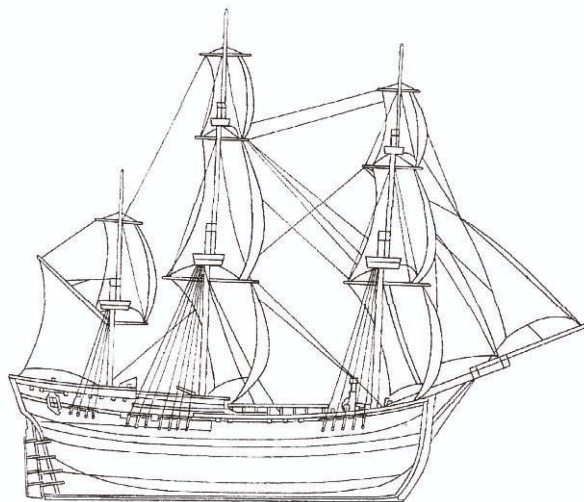
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?





Kleiner Tipp: Bauwerft war Wilhelmshaven und der Stapellauf am 3. Juli 1900





Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Umschreibungen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

BE – BRAM – BRAND – BRAUN – CHER – DE – DEN – EM – ER – ERNST – GEL – HELM – JOL – KA – KAI – KLAS – LA – LIN – LY – MANN – MA – MIS – NAL – OBER – QUEEN – ROG – RY – SA – SCHWEIG – SE – SE – SER – STECK – TAU – WIL

1. Ursprüngliche Bezeichnung des Nord-Ostsee-Kanals (7)
2. Nach dieser Seeschlacht musste sich Perserkönig Xerxes nach Asien zurückziehen (6)
3. Schiffsklasse des Linienschiffs SMS *Hessen* (5)
4. Schiffe deutscher Marinen mit diesem Namen führten ein Eisernes Kreuz als Bugzier (3)
5. Piratenflagge (1)
6. Man nennt sie „Königin der Hamburger Herzen“ (7)
7. Kommandant des Schlachtschiffes *Bismarck* (11)
8. Rahsegel von unten an einem rahgetakelten Mast (8)
9. Standortbestimmung eines Schiffes (2)
10. Erstes deutsches Unterseeboot (2)

Lösungen:

Bilderrätsel

1. *Savannah* (USA, 1962), das erste nuklearbetriebene Handelsschiff
2. SMS *Wittelsbach*
3. *Endeavour*, Segelschiff des Entdeckers James Cook
4. *Gorch Fock II*, Segelschulschiff der Deutschen Marine

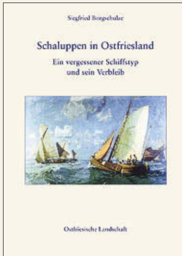
Silbenrätsel

1. Kaiser-Wilhelm-Kanal 2. Salamis 3. *Braunschweig*-Klasse 4. *Emden* 5. Jolly Roger 6. *Queen Mary* 7. Ernst Lindemann 8. Oberbramsegel 9. Besteck 10. Brandtaucher

Lösungswort: Windjammer

Siegfried Borgschulze

Das etwas andere Boot



Siegfried Borgschulze: *Schaluppen in Ostfriesland. Ein vergessener Schiffstyp und sein Verbleib.* Aurich 2014, 328 Seiten, 24,95 Euro

Schaluppen entstanden um 1800 als kleine, flachbodige Segelboote mit scharfen Unterwasserlinien. Sie waren konstruktive Abkömmlinge der niederländischen Tjalk und dienten vornehmlich als Fischereifahrzeuge auf den Ostfriesischen Inseln von Borkum bis Wangerooge. Aufgrund ihrer Eigenschaften (scharfe Unterwasserschiffslinien) waren sie gute Segler und außerdem als Plattbodenschiffe für den Verkehr im Wattenmeer bestens geeignet. Der Höhepunkt ihrer Entwicklung und des Einsatzes, vor allem im Schellfischfang, der mit Angeln betrieben wurde, lag in den beiden Jahrzehnten nach 1850. Später dienten sie auch dem Transfer von Badegästen vom Festland zu den Inseln. Für die nachträgliche Motorisierung wenig geeignet, kamen die Schaluppen schon kurz nach Beginn des 20. Jahrhunderts außer Fahrt. Siegfried Borgschulze legt mit diesem Buch nach jahrzehntelanger Recherche eine solide Studie zur ostfriesischen Landeskunde vor, die außer schiffbautechnischen Details viele Aussagen zur lokalen Wirtschafts- und Sozialgeschichte enthält. Der Band kann angefordert werden über Fischer@ostfriesischelandschaft.de. *HW*

Walter Stein

Blick in den Himmel



Walter Stein: *Das kleine Sternenbuch. Für Sternenfreunde, Segler und Seeleute.* Delius Klasing Verlag, 13. Auflage, Bielefeld 2015, 176 Seiten, 14,90 Euro

Mit 13 Auflagen dürfte dieses Handbuch mittlerweile zu einem Klassiker avanciert sein – und sollte auf keinem Boot und in keinem Bücherregal fehlen. Es ist weit mehr als nur eine Einführung in die Astronomie für Seebegeisterte, sondern ein mit exzellenten Fotos, Grafiken, Skizzen und Tabellen ausgestatteter intensiver Leitfaden. Sternen- und Standortbestimmung, Zeiten und Gezeiten, Sonne, Mond und Planeten – alles verständlich und leicht konsumierbar geschrieben, sodass sowohl der Profi als auch der Laie seine Freude daran hat und der Himmelsraum mit seinen zunächst unbegreiflich anmutenden Erscheinungen zum gewohnten Anblick wird. Nach einer Einführung („Allerlei Beobachtungen“) folgt ein Kapitel über die Sonne und die Planeten, wobei der Autor hier auch auf Sternschnuppen, Meteore und Kometen Bezug nimmt, um sich dann ganz der Welt der Fixsterne, ihrer Geschichte und ihrer Zukunft zu widmen.

Statt eines Literaturverzeichnisses werden Internet-Bezugsquellen für astronomische Literatur und Zubehör wie Teleskope genannt, eine Auflistung der wichtigsten Stichworte erleichtert die Suche nach bestimmten Inhalten. Absolut empfehlenswert! *GSW*

Burkhard Brenk

Abenteuerlich



Burkhard Brenk: *Unter Rauch geschwärzten Segeln.* Verlag epubli, Berlin 2014, 53 Seiten, 5,90 Euro

Dieser fiktive Erlebnisbericht nimmt den Leser mit auf die erste Reise des Royal Main Steamers *Servia* der britische Cunard Line von Liverpool nach New York um 1880. Seinen ambitionierten erzählerischen Versuch, der offenbar ohne ein Lektorat auskommen musste, untermalt der Autor durch eigens kreierte Illustrationen – eine kurzweilige maritime Lektüre für ein abendliches Schmökerviertelstündchen vor dem Kamin. *GSW*

Jann M. Witt

Stationen deutscher Marinegeschichte



Jann M. Witt: *Deutsche Marinegeschichte 1848 bis heute.* Palm Verlag, Berlin 2015, 143 S., 14,95 Euro

Der Historiker des Deutschen Marinebundes und Mitglied des wissenschaftlichen Beirates von *Schiff Classic* gibt mit seiner Geschichte der deutschen Marine von 1848 bis heute eine kurz gefasste, prägnante und dabei reich illustrierte Überblicksdarstellung. Anders als andere Nationen kann Deutschland auf mehrere Marinen zurückblicken: angefangen von der Reichsflotte über die preußische Marine, die kurzlebige Marine des Norddeutschen Bundes, Kaiserliche Marine, Reichs- und Kriegsmarine, Volksmarine bis hin zur Bundesmarine, die seit 1990 als Deutsche Marine firmiert – wobei auch die Vorgänger wie die Hanse oder die Kurbrandenburgische Flotte nicht vergessen werden. Witt beleuchtet gekonnt die politischen, militärischen, industriell-wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zusammenhänge, ohne in letzte Details gehen zu können, was dem Buch aber keinen Abbruch tut. Es zeigt im Sinne einer kritischen Auseinandersetzung alle Höhen und Tiefen, Kontinuitäten und Diskontinuitäten auf und soll, wie der Verfasser selbst betont, „Interesse wecken für die deutsche Marinegeschichte – und damit auch für die deutsche Geschichte“. *GSW*

Ronald Holst

Literarisches Denkmal



Ronald Holst: *Totgeglaubt – Die mörderische Reise der Comet aus Blankenese 1862–1867.* 192 Seiten, 17 Euro

Protagonist der Erzählung ist der Blankeneser Moses und Kapitänssohn Viet von Appen. Er erlebt früh den Verlust des Vaters und das damit verbundene Elend seiner Mutter, die eine der zahlreichen jungen Witwen des Dorfes geworden ist. Trotzdem heuert er mit 14 Jahren gemeinsam mit seinem Vetter Heinrich als Schiffsjunge auf der Bark *Comet* an. Und damit beginnt das Abenteuer. Ronald Holst verbindet drei Erzählstränge:

Da ist zunächst das harte Leben an Bord, das die Jungen am unteren Ende der Bordhierarchie erdulden müssen und das durch den boshaften und sadistischen Bootsmann Georg Bantin, der sich auf der Reise zwei Morde zuschulden kommen lässt, noch zusätzlich erschwert wird.

Der zweite Strang ist die Beschreibung der Seefahrt auf diesem kleinen Schiff mit seinen zehn Mann Besatzung: die Stürme, Flauten in tropischer Hitze, die Beseitigung der Sturmschäden sowie die zahlreichen Landabenteuer in Südamerika.

In den Häfen treffen sie Landsleute und erfahren von politischen Entwicklungen daheim, die für die Blankeneser immer wieder mit dem Wechsel der Nationalität und der Flaggen verbunden sind. Umgekehrt nehmen heimkehrende Schiffe Nachrichten mit nach Hause. So erfahren die Blankeneser daheim, dass auf der *Comet* einige Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen sind wie der Schiffsjunge Heinrich durch den verbrecherischen Bootsmann. Andere durch Gelbfieber, an dem auch Viet von Appen erkrankt. Seine tieftraurige Mutter hält ihn irrtümlich für tot und sorgt für seinen Abdankungs-Gottesdienst.

Der dritte Strang schließlich ist die Suche Viets nach seinem Onkel Claus Behrmann, der in Südamerika verschollen ist. Schließlich gelingt es dem Jungen, den Onkel in Chile ausfindig zu machen. Reich beschenkt von seinem zu Wohlstand gekommenen Verwandten kehrt er an Bord zurück, fest entschlossen, die „englischen Pfunde in purem Gold“ für seine Steuermannsschule zu sparen. Die Heimreise mit Salpeter und Viehhäuten ist weitgehend unspektakulär. Der Autor Ronald Holst setzt den vielen noch heute existierenden alten Blankeneser Familien mit ihrem Wagemut, ihrer Abenteuerlust und ihrem Unternehmergeist ein Denkmal. *PH*

Mit diesen Kalendern ins neue Jahr

Historische und zeitgenössische Schiffe



Format: 50 x 40 cm, Preis: 29 + Porto 6 = 35 Euro, www.hasse-kunstverlag.de

Zwölf Schiffsmotive von dem Marinemaler Olaf Rahardt: *Gorch Fock* vor Madeira, *Don Juan*, Yacht *Arrow*, Unternehmen Berlin 1941, Fregatte *Schleswig-Holstein*, Glattdeckskorvette *Augusta* 1871, MS *Völkerfreundschaft*, HMS *Kelly F 01*, Expeditionsschiff *Beagle*, Untergang der *Vasa* 1628, S 26 *Habicht*, ROS 301 *Bertold Brecht*.

Chronik der Seefahrt



Format: 40,8 x 42 cm, Preis: 29 Euro, www.delius-klasing.de

Zu sehen sind Kapitänsbilder verschiedener Künstler mit hochwertigen Schiffsdarstellungen und ausführlichen Erläuterungen: Bark *Avenir*, Bark *Sjöfröken*, Bark *Lütcken*, Brigg *Olinda*, Gaffelschoner *Matrona*, Vollschiff *Neptun*, Bark *Paula*, Toppsegelschoner *Johannis*, Brigg *Bruno & Marie*, Bark *Dora*, Brigg *Alfhild*, Schonerbark *Delphin*.

Stürmische See



Format: 80 x 40,3 cm, Preis: 69 Euro, www.delius-klasing.de

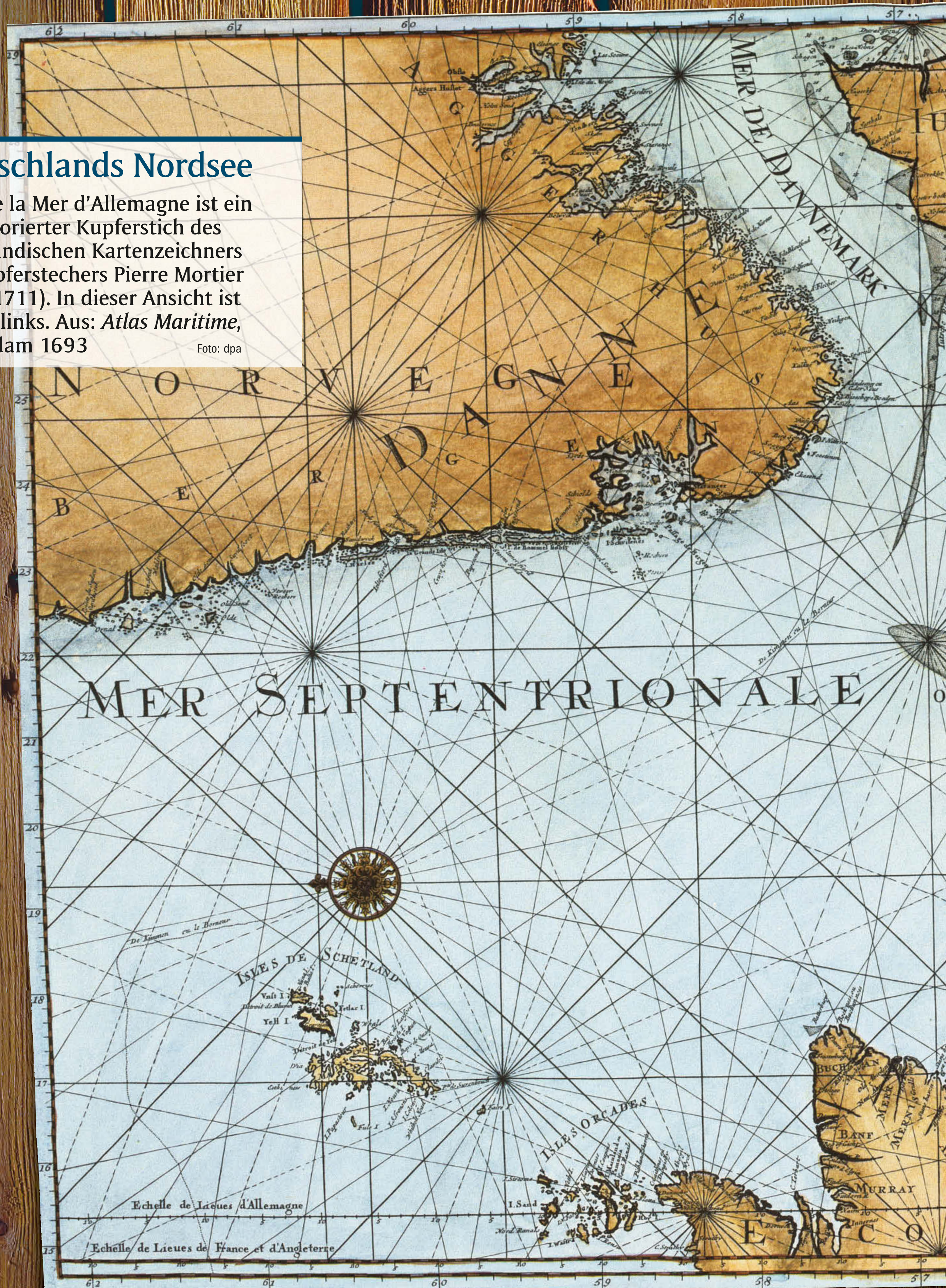
Leuchttürme, Schiffe und das Meer sind die Welt des französischen Fotografen Philip Plisson. Und weil Wetter und Meer vor seiner Haustür oft rau und ungemütlich sind, brilliert der Künstler aus der Bretagne mit atemberaubenden Aufnahmen tosender Brandung und stürmischer Seen.

Kreuzfahrtschiffe



Format: 56 x 41,5 cm, Preis: 24,90 Euro, www.mittler-books.de

Es sind nicht nur die Reisen, die faszinieren, sondern auch die Schiffe selbst. Ob *Queen Mary 2* der Cunard Line, Mein Schiff oder die MS *Europa*: Holen Sie sich Ihr Kreuzfahrtschiff nach Hause und gehen Sie jeden Monat mit einem neuen Bild des bekannten Hamburger Seefotografen Peter Neumann auf große Fahrt.



Deutschlands Nordsee

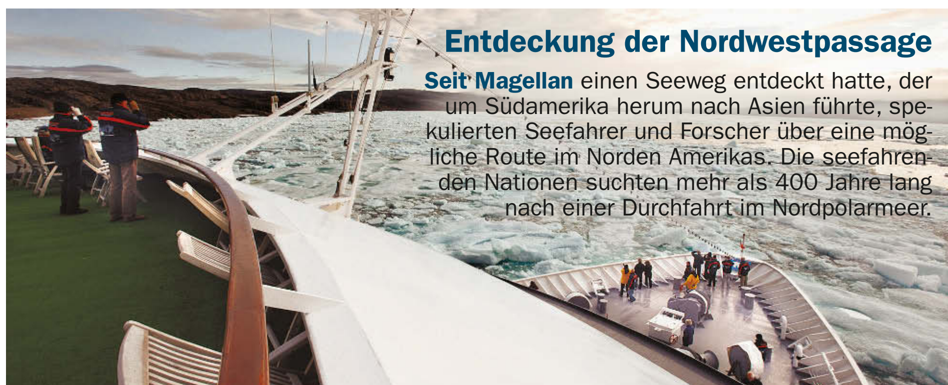
Carte de la Mer d'Allemagne ist ein nachkolorierter Kupferstich des niederländischen Kartenzeichners und Kupferstechers Pierre Mortier (1661–1711). In dieser Ansicht ist Norden links. Aus: *Atlas Maritime*, Amsterdam 1693 Foto: dpa


CARTE
DE LA MER
D'ALLEMAGNE
Contenant les Bancs Isles et Costes
comprises depuis
BERGEN et les Isles SCHETLAND
jusques au
PAS DE CALAIS
Faite Par Ordre du Roy
à Paris 1692.
MER
D'ALLEMAGNE
NORD ZEE
ANGLETERRE
HOLSTEIN
SLESVICK
BREMEN
OLDEN
FRISE
GRONINGUE
OVER YSSEL
GUELDRES
HOLLANDE
BRABANT
FLANDRE
KENT
NORTHUMBERLAND
DURHAM
LINCOLNE
Doggers Banc
Banc des Chiens
Echelle de Lieues d'Allemagne
Echelle de Lieues de France et d'Angleterre



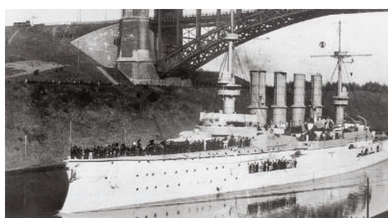
Deutschland als Seemacht

Platz an der Sonne: Es war der Traum von Kaiser Wilhelm II., Alfred von Tirpitz und Erich Raeder: Deutschland mit Schlachtschiffen zur Weltspitze zu führen. Man muss es als Ironie der Geschichte bezeichnen, dass erst nach der Katastrophe des Zweiten Weltkrieges Deutschland tatsächlich Seemacht wurde – ohne eigentlich Seemacht zu besitzen.



Entdeckung der Nordwestpassage

Seit Magellan einen Seeweg entdeckt hatte, der um Südamerika herum nach Asien führte, spekulierten Seefahrer und Forscher über eine mögliche Route im Norden Amerikas. Die seefahrenden Nationen suchten mehr als 400 Jahre lang nach einer Durchfahrt im Nordpolarmeer.



Alltag auf einem Großkampfschiff

Um 1900: Wie gestaltete sich der Arbeitsablauf auf einem Dickschiff der Kaiserlichen Marine? Seefahrtsromantik kontra Kasernendrill? Ein spannender Rückblick auf das Leben an Bord.

Letzter Hafen



In Hamburg findet man auch an einem ungewöhnlichen Ort viele maritime Spuren. Auf dem Hamburger Friedhof Ohlsdorf, dem größten Parkfriedhof der Welt, haben viele Menschen mit unterschiedlichen Verbindungen zur Seefahrt ihren „letzten Hafen" gefunden.

Außerdem im nächsten Heft:

Die französische **Seine-Flottille 1870/71**. Die Seeschlacht bei **Cartagena 1741**.
Ein Film schreibt Geschichte: **A Submarine Pirate** (1915). **Tarantul:** Innovative Technik der Volks-marine. **Zwei Schornsteine** für die *Bremen*?
Und viele weitere spannende Beiträge in neuen Rubriken. Lassen Sie sich überraschen!

SCHIFF*Classic* erscheint ab sofort sechsmal im Jahr: Die nächste Ausgabe liegt bereits am 15. Februar 2016 am Kiosk!

Fotos: Archiv Schulze-Wegener (2); dpa; Britta Heitmann

Nr. 11 | 1/2016 | Januar, Februar | 4. Jahrgang

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 87 | 44. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R.,) Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur, Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a.D.,)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.,), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.,)

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Mediadisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

Militär & Geschichte **FLUGMODELL** **LOK MAGAZIN**
AUTO CLASSIC **ELEKTROMODELL** **BAHN EXTRA**
TRAKTOR CLASSIC **SCHIFFSMODELL** **STRASSENBAHN MAGAZIN**
TRAKTOR XL

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

100%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.

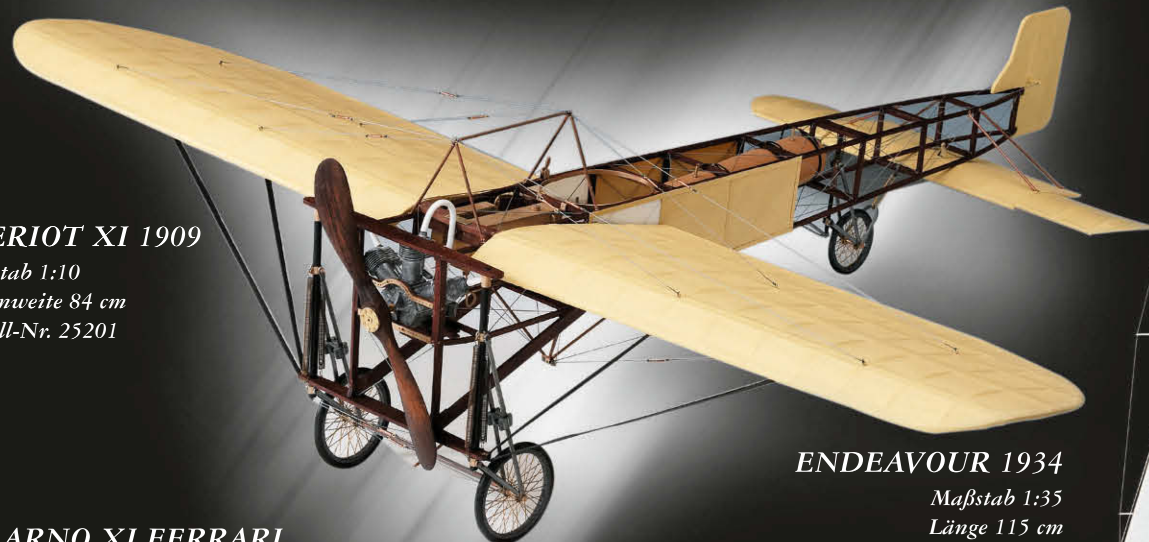
Museums-Qualität vom Besten !



AMATI

Die hochwertigen Laser-Baukästen im Exclusiv-Vertrieb von

krick



BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201

ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper
in 1:35 und 1:80

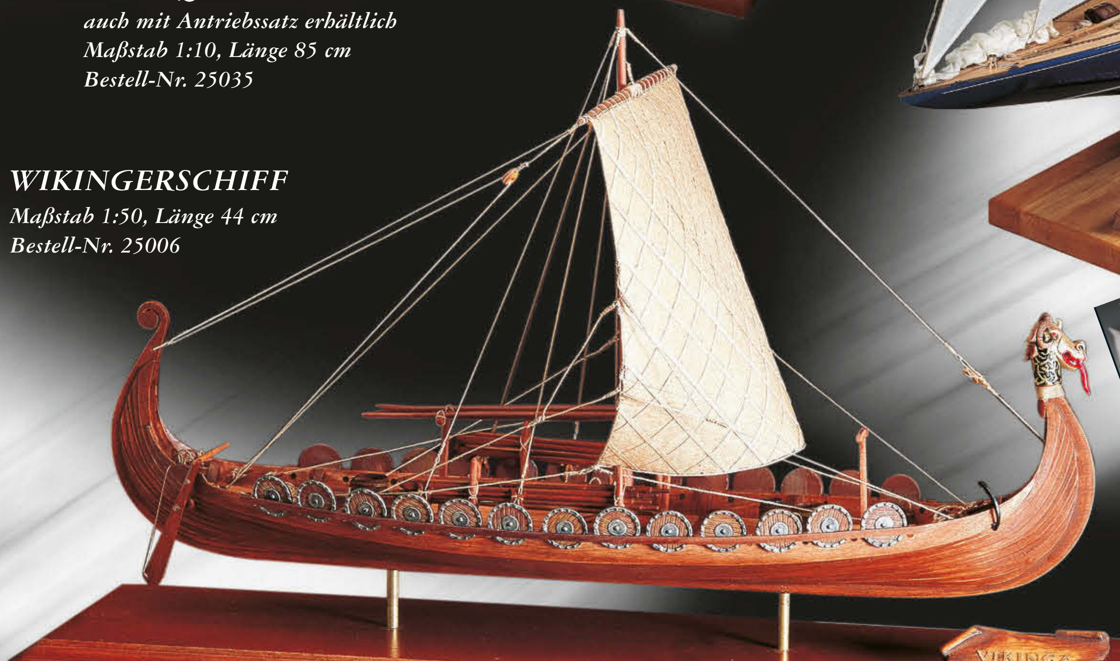




ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030



MOTORBOOT
TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035



WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006



Den aktuellen Krick Modellkatalog erhalten Sie im Fachhandel oder gegen Einsendung eines 5.- Euro Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro) direkt zugesandt.

krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de